1934
Т56
Т-6781
5

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

НКПС

УПРАВЛЕНИЕ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

ПЛАНОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ

ОБЗОР

РАБОТЫ ТОМСКОЙ Ж. Д.

ЗА ГОДЫ I-ой ПЯТИЛЕТКИ

(1928—1932 г.г.)

ЧАСТИ I, II и III

15-го ЯНВАРЯ 1934 г.

г. Томск

Горлит. № 338. [illegible] Тираж — [illegible] экз.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ЦЕНТР. ГОСБИБЛИОТЕКА Т.С.С.Р.
Инв. № 9151 4

Н.К.П.С.

УПРАВЛЕНИЕ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Т338!625
Т56
б/А2Ас

ПЛАНОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ

ОБЗОР

РАБОТЫ ТОМСКОЙ Ж. Д.

ЗА ГОДЫ I-ой ПЯТИЛЕТКИ (1928—1932 г.г.)

ЧАСТИ I, II и III

15-го ЯНВАРЯ 1934 г.

1950

Томская областная библиотека
им. А. С. Пушкина
Инв. № I-6781

г. Томск

Горлит. № 338. За Трансжелдориздат Тираж — 280 экз.

Н.К.П.С.

ТОМСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

ОБЗОР РАБОТЫ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЗА ГОДЫ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ

(1928-1932 г.г.)

ОГЛАВЛЕНИЕ.

	Стр.
Введение - общие итоги	4
ЧАСТЬ I. ЭКОНОМИКА РАЙОНА ТЯГОТЕНИЯ ТОМСКОЙ Ж.Д.	
ГЛАВА I. Экономическая характеристика промышленности района Томской жел.дороги	20
Каменно-угольная промышленность	21
Общие геологические запасы кам.угля по СССР.........	21
Тоже по районам Кузбасса	23
Количество основных механизмов в Кузбассе..........	25
Уровень механизации Кузбасса в сравнении с другими районами и капит.странами........................	25
Удельный вес отдельных рудников Кузбасса в общей добыче по Кузбассу................................	26
Механизирована добыча угля в Кузбассе...............	27
Сводный баланс угля по Кузбассу и Минбассу за годы первой пятилетки..................................	28
Анжеро-Судженский каменно-угольный район............	31
Кемеровский каменно-угольный район..................	33
Ленинский " " ".........................	34
Беловский " " "	36
Прокопьевский " " "	36
Киселево-Афонинский каменноугольный район..........	38
Араличевский каменноугольный район..................	40
Осиновский каменноугольный район....................	41
М и н б а с с..	42
Прочие каменноугольные бассейны в районе дороги....	44
Рудная промышленность	45
Коксохимическая промышленность.......................	47

		Стр.
	Черная металлургия........................	49
	Цветная "	51
	Машиностроение и металлообработка.............	52
	Строительные материалы........................	53
	Лесная промышленность........................	55
	Остальные производства........................	55
	Электрификация	56
ГЛАВА 2.	СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО РАЙОНА ДОРОГИ.	
	Общая характеристика........................	59
	Совхозы	64
	Колхозы	71
	МТС	74
	Единоличные хозяйства........................	77
	Мельницы........................	79
	Элеваторы	80
	Успехи развития сельского хозяйства в 1933 г.и ближайшие задачи........................	82
ГЛАВА 3.	ЛЕСНОЕ ХОЗЯЙСТВО РАЙОНА ДОРОГИ.	
	Общая характеристика лесной площади.............	84
	Общая характеристика лесов района дороги и основные показатели за 31 и 32 года.............	85
	Организация лесного хозяйства в районе дороги....	87
	Краткая характеристика лесных баз района дороги	89
	Лесозаготовки	94
	Сезонность деятельности лесопромышленных хозяйств	97
	Лесообрабатывающая промышленность.............	99
	Лесохимическая -"-........................	104
	Перспективы лесного хозяйства района дороги......	105
	Сводные таблицы ЛПХ и Лесозаводов.............	107
ГЛАВА 4.	НАСЕЛЕНИЕ.	
	Население района тяготения дороги.............	110
	Территория непосредственно тяготеющая к Томской ж.д	114
	Перечень админ. районов тяготеющих к Томской ж.д.	114
	Главнейшие промышленные и административные центры в районе Томской жел.дор.............	117

Стр.

ГЛАВА 5. ПУТИ СООБЩЕНИЯ.

Под'ездные жел.дор. пути хозорганов и НКПС........ 120
Водные пути.. 128
Краткая характеристика отдельных рек............... 130
Грунтовые пути..................................... 131

ЧАСТЬ II. ГРУЗОПАССАЖИРООБОРОТ ТОМСКОЙ Ж.Д. ЗА ГОДЫ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ.

ГЛАВА 1. ГРУЗООБОРОТ.

Грузооборот Томской жел.дор.за пятилетку........... 136
Анализ грузооборота по сообщениям.................. 138
Транзит.. 141
Анализ погрузки грузов............................. 141
Анализ выгрузки " 144
Анализ приема " 146
Анализ сдачи " 150
Анализ неравномерности перевозок 154
Грузооборот узловых станций Томской ж.д.за 1932 г. 161

ГЛАВА 2. ПАССАЖИРООБОРОТ ТОМСКОЙ Ж.Д. за годы первой пятилетки.................................... 164

ГЛАВА 3. ПЕРЕВОЗКИ БАГАЖА......................... 170

ГЛАВА 4. АДМИНИСТРАТИВНОЕ ДЕЛЕНИЕ ДОРОГИ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ГРУЗОПАССАЖИРО-ОБОРОТА ЭКСПЛОАТАЦИОННЫХ РАЙОНОВ.............................. 173

Кузбасский эксплоатационный район.................. 174
Тайгинский " " 189
Красноярский " " 195
Н-Удинский " " 200
Ужурский " " 206

ЧАСТЬ III. АНАЛИЗ ЭКСПЛОАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ ТОМСКОЙ Ж.Д. ЗА ГОДЫ 1-Й ПЯТИЛЕТКИ.

Общая оценка работы................................ 215
Результаты грузовой работы 216
Обмен гружеными вагонами........................... 217

Стр.

Наличие вагонного парка 218

Качество работы вагонов товарного парка 221

П р о и с ш е с т в и я 222

Маневровый пробег паровозов 223

Опоздания товарных поездов 226

Анализ потерь работы дороги за 1932 г. 227

Паровозное хозяйство 231

П р и л о ж е н и я:

ТАБЛИЦЫ. Грузооборот Томской ж.д. за годы первой пятилетки с пересчетом данных всех лет в границах на 1/1-33 г. (в тыс. т.) 236

Грузооборот Томской ж.д. за годы первой пятилетки в границах дороги каждого данного года (в тыс. тонн) 241

Погрузка и выгрузка участков Н.Сиб.-Болотная и Иннокентьевская-Черемхово, принятые для исключения при пересчете всех лет на границы дороги 1933 г. 245

Перевозка грузов по сообщениям за 1932 г. 247

Густота движения по участкам Томской ж.д. за годы первой пятилетки 249

ДИАГРАММЫ. 1. Рост грузооборота Томской ж.д. за годы первой пятилетки (1928-1932 г.) (в границах дороги 1933 г.) 253

2. Рост грузооборота Кузбасского района за годы первой пятилетки (1928-1932 г.) 254

С Х Е М А густоты грузовых потоков Томской жел.дороги за годы 1-й пятилетки (1913; 1928-1932) ... 255

С Х Е М А - КАРТА размещения промышленных и сельскохозяйственных предприятий в районе Томской ж.д. 256

ПРЕДИСЛОВИЕ.

Обзор работы Томской жел. дороги за годы первой пятилетки выпускается в четырех частях.

Первая часть охватывает развитие экономики района тяготения дороги; вторая - грузопассажирооборот; третья- эксплоатационные измерители и четвертая- техническое состояние дороги и капитальные вложения. Последняя часть еще не готова к печати. Учитывая большую потребность в обзоре мы решили выпустить первые три части не дожидаясь готовности четвертой.

Части и главы обзора представляют достаточно большую пестроту как по богатству материала, так и стилю ,что об"ясняется с одной стороны неоднородностью и недостаточностью имеющихся в нашем распоряжении статистических данных и с другой стороны- индивидуальными особенностями авторов различных глав.

В первой части наиболее полно освещена промышленность и особенно угольная промышленность. Это вполне понятно. По угольной промышленности имеется большая литература и богатый статистический материал, которые использованы в необходимой степени для обзора.

Хуже дело обстоит с сельским хозяйством. В противоположность промышленности сельское хозяйство разбросано по всему району тяготения дороги, который охватывает два Края и при этом неполностью каждый из них.

Статистическим материалом, в отношении некоторых административных районов,Плановый отдел не располагает , и,насколько нам известно, его нет, по этим районам и в Краевых органах. Поэтому выделить сельское хозяйство тяготеющее к нашей дороге и в то же время,представляющее известные части двух Краев- очень трудно.Все это отрицательно отразилось на полноте материала обзора.

Обзор и анализ грузопассажирооборота Томской ж.д. (II часть) за годы первой пятилетки очень осложняется и затрудняется тем,что в течении пятилетки несколько раз изменялись как границы дороги в целом, так и отдельных ее районов.

Всякие сравнения и выводы , если бы их давать с показателями каждого данного года, в разных границах дороги,- они были бы очень условны и малопоказательны.

Поэтому для основных выводов показатели всех лет первой пятилетки пересчитаны " в границах дороги на 1/1- 33г."

Фактические показатели II части даны , на основании отчетных данных Отдела Учета и оперативных служб и Отделов Управления дороги.

Так как элементы грузопассажирооборота дороги увязаны только в густотных отчетах (грузовых потоках), то в основу анализа положены они.

Как при пересчете данных всех лет на одни границы дороги, так и при проверках этих отчетных данных обнаружено ряд ошибок, которые исправлены по имеющимся более точным отчетным материалам в отношении отдельных элементов работы.

Значительные исправления оговорены в примечаниях на приложенных к обзору таблицах.

Достаточно заметна неполнота материала в третьей части обзора, в которой дается характеристика выполнения эксплоатационных показателей и измерителей.

Этот недостаток целиком нужно отнести за счет неудовлетворительной постановки дела учета.

Особенно плохо обстоит дело с качеством статистического материала, имеющегося в Отделе Учета Управления дороги- что ни источник, то различные цифры по одним и тем же показателям и данным.

Несмотря на все недостатки обзора читатель может найти в нем богатый материал, как в отношении естественных богатств прилегающих к дороге, так и в отношении развития народного хозяйства района тяготения дороги и роста работы самой дороги.

Большинство авторов обзора- молодые экономисты, не получившие еще достаточного опыта в области практики и особенно знаний маркснско-ленинской теории. Поэтому почти все главы I и III частей пришлось в той или иной степени выправлять при окончательной редакции.

Коренной переделке подверглась глава о сельском хозяйстве, которая была написана бывшим экономистом Планового Отдела ШТРИК, который хотя и обладает большим практическим и теоретическим опытом, но методология его ничего общего с марксизмом не имеет.

Настоящая работа выполнена сотрудниками экономической группы с участием консультанта группы Сводного Планирования тов. ВИТГЕФТ и проходящих преддипломную практику студентов МИИТ"а тов. ГАВРИЛОВА и т. ЧУМАГИНА, под общим непосредственным руководством Начальника Экономгруппы тов. ЮДКИНА Л.Ю.

Отдельные главы обзора написаны следующими т.т.:

ВВЕДЕНИЕ - Общие итоги - Л.Ю.ЮДКИНЫМ.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ: Глава 1- А.А.СОКОЛОВЫМ, Глава 2-В.М.ШТРИК и П.Ф.ВОЙТЕЦКИМ, Глава 3- И.А. РОЛИК, Главы 4 и 5 И.П. МИЩЕНКОВЫМ.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ: Глава 1 - Л.Ю.ЮДКИНЫМ, Глава 2 и 3 - И.П. МИЩЕНКОВЫМ, Глава 4- Л.Ю. ЮДКИНЫМ и П.Ф. ВОЙТЕЦКИМ.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ: п.п. с 1 по 10 вкл. - Л.Ю.ЮДКИНЫМ, А.И. ЧУМАГИНЫМ и С.Н. ГАВРИЛОВЫМ и п. 11 - Е.В. ВИТГЕФТ.

Разработка основных таблиц к обзору выполнена А.Н. ЧЕРЕПЕВОЙ

В приложении к обзору даны:
"Экономическая схема - карта района тяготения Томской ж.д." и ряд схем и диаграмм, характеризующих грузопассажирооборот дороги за годы первой пятилетки.

НАЧАЛЬНИК ПЛАНОВОГО ОТДЕЛА
УПРАВЛЕНИЯ ТОМСКОЙ Ж.Д. - И.Д. БАЛАШОВ.

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Планово-Экономический Отдел Управления Томской ж.д.

О

ОБЗОР РАБОТЫ

ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЗА ГОДЫ

ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ.

(1928 - 1932 г.г.)

Введение - Общие итоги.

Часть 1 - Экономика района тяготения Томской ж.д.

Часть П - Грузопассажирооборот Томской ж.д. за годы 1-й 5-ки.

Часть Ш - Анализ эксплоатационной работы Томской ж.д. за годы 1-й Пятилетки.

Приложения: Таблицы грузопассажирооборота, диаграммы роста грузопассажирооборота, схема густоты движения по участкам дороги за все годы первой пятилетки и схема-карта размещения промышленных и сельскохозяйственных предприятий в районе Томской ж.д. (составленная по материалам Экономического обследования 1933г.)

ВВЕДЕНИЕ.

ОБЩИЕ ИТОГИ.

Задачи поставленные пятилетним планом развития народного хозяйства Советского Союза, успешно разрешены за четыре с четвертью года.

Рабочий класс СССР, под руководством коммунистической партии во главе с гениальнейшим вождем тов. СТАЛИНЫМ осуществил первый пятилетний план, превратил его в реальный факт, воплощенный в глубочайших сдвигах в экономике и соотношении классов в сотнях тысяч предприятий промышленности и социалистического сельского хозяйства, созданных за годы пятилетки.

Осуществлена важнейшая директива Партии "превратить СССР из страны ввозящей машины и оборудование, в страну производящую машины и оборудование". х)

Из страны отсталой СССР выдвинулся в первые ряды высоко развитых в технико-экономическом отношении стран.

За первую пятилетку создано самое крупное земледелие в мире, на основе коллективизации и развертывания совхозов.

Победоносный ход социалистического наступления по всему фронту завершил построение фундамента социалистической экономики в первой пятилетке и поставил перед второй пятилеткой задачу построения социалистического общества.

Пролетарская диктатура получила Сибирь, как район с ничтожным освоением территории, который до революции был только сырьевой базой, поставщиком "ценных товаров" (золота и пушнины), добываемых в Сибири самым хищническим образом и за счет истощения природных рессурсов и исчезновения целых народов, населяющих ее.

Империалистические захватчики как русского, так и заграничного капитала не знали преград и пощады, выжимая из колонии сверх прибыли и даровые барыши.

Сибирь - колония не имела никаких перспектив промышленого развития.

В царское время Сибирь была страной каторги и ссылки, страной изгнания.

Производительные силы Сибири были скованы цепями царизма и капитализма.

Октябрьская революция призвала к жизни все районы, даже самые отдаленные районы Союза, поставив задачу кооперирования их производительных сил, рационализации межрайонных связей, под"ема хозяйства и культуры национальных отсталых районов, создание мощной промышленности и сельскохозяйственной индустрии и укрепление обороноспособности всех районов Советского Союза и тем самым Союза ССР в целом.

Заинтересованный, в максимальном развитии производительных сил своей страны - пролетариат направил Сибирь по пути широчайшего хозяйственного развития и планомерного культурного строительства в интересах всех народов ее населяющих от остяков на Севере, до шорца- на юге.

х) Из резолюции XIV С"езда ВКП (б).

Первая сибирская пятилетка - пролетарский план в действии быстро и уверенно направляла народное хозяйство Сибири по пути ее индустриализации.

16-й С"езд Коммунистической Партии подтвердил, что " индустриализация страны не может опираться в дальнейшем только на одну южную угольно- металлургическую базу. Жизненно-необходимым условием быстрой индустриализации страны является создание на Востоке второго основного угольно- металлургического центра СССР, путем использования богатейших угольных и рудных месторождений Урала и Сибири."

На основе этой установки С"езда, ряд последующих решений Партии и Правительства форсировали всемерное развертывание новой мощной угольно- металлургической базы, в виде Урало- Кузбасского комбината.

Основа этого комбината:

На Урале 1 миард. тонн высококачественных желез. руд.

В Кузбассе-400 мирд. тонн каменного угля по качеству одних из лучших в мире , по условиям залегания - одних из самых дешевых.

Урало- Кузнецкий комбинат представляет собой единый социалистический производственный комплекс составными частями, которого является - промышленность, сельское хозяйство и транспорт.

Создание комбината выдвинуло для Сибирского транспорта и в частности, Томской ж.д. конкретные задачи по обеспечению транспортных связей между Сибирью и Уралом.

Одновременно с этим в связи с обострившейся обстановкой на Дальнем Востоке (особенно в последние годы первой пятилетки) и и развертыванием там промышленного,железнодорожного, культурного строительства, выполнение дорогой задач четкого бесперебойного продвижения грузов на Восток стало делом укрепления обороноспособности Союза.

В постановлении ЦК ВКП (б) о создании Политотделов на транспорте сказано:

" Железнодорожный транспорт является главным нервом экономической жизни страны, материальной опорой для связи между различными отраслями СССР, наконец, для связи между тылом и фронтом."

Томская железная дорога в силу хозяйственно- политической обстановки, сложившейся в конце первой пятилетки выдвинулась в ряды особо ответственных участков сети Союза.

Этим обусловились и размеры работы дороги и условия эксплоатации дороги в первой пятилетке, обзор и анализ которых- задача этой работы Планового Отдела Управления Томской жел. дороги.

Обзор и анализ работы Томской жел. дороги за годы первой пятилетки очень осложняется и затрудняется тем, что в течении пятилетки несколько раз изменялись как границы дороги в целом ,так и отдельных ее районов.

Всякие сравнения и выводы, если бы их давать с показателями каждого данного года (в разных границах дороги) они были бы очень условны и малопоказательны.

Поэтому для основных выводов показатели всех лет пятилетия будут приведены к общему знаменателю,т.е. будут сравниваться с пересчетом итогов всех лет на итоги"в границах дороги на 1/1- 33

Изменения границ Томской дороги за пятилетку видны из следующей таблицы:

ЭКСПЛОАТАЦИОННОЕ ПРОТЯЖЕНИЕ ЛИНИЙ И ВЕТВЕЙ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР. ЗА ГОДЫ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ.

Наименование линий и ветвей.	Протяжение в километрах.				
	1928 г.	1929	1930	1931 г.	1932 г.
Главная магистраль...	1844,024	1844,024	1844,024	1844,024 1622,697	до 1/IX 1622,697 до 24/VI с 1/IX 1596,216 с 24/VI
Кольчуг.л.	379.883	379.883	379.883	739.883	379.883 до 10/III 403.576 с 10/III
Ачинск-Минус.	458.117	458.117	458.117	458.117	458.117
Томская ветвь	87.358	87.358	87.358	87.358	87.358
Белово-Гурьев.	28.055	28.055	28.055	28.055	28.055
Топки-Кемерово	38.021	38.021	38.021	38.021	38.021
ТомскII-Черемош.	7.544	7.544	7.544	7.544	7.544
Ташеба-Черн.к.	16.112	16.112	16.112	16.112	16.112
Красноярск-Прист.р.Енисея.	1.908	1.908	1.908	1.908	1.908
ИТОГО:.	2861,022	2861,022	2861,022	2861.022 до 1/IX 2639,695 с 1/IX	2639.695 до 10/III 2669.388 до 24/VI 2669.907 с 24/VI

ДО 1931 г. границы дороги не изменялись. Главная магистраль была у дороги в границах ст. Иннокентьевская – ст. Новосибирск, протяжением 1844 клм.

В 1931 г. с 1-го Сентября от главной магистрали дороги значительные участки отошли к соседним дорогам: к Забайкальской ж.д. уч. ст. Иннокентьевская – ст. Половина (96 клм) и к Омской ж.д. участок Н.Сибирск – Болотная (122 клм.).

В 1932 г. 10-го марта увеличилась Кольчугинская линия за счет присоединения к ней сданного в эксплоатацию участка Кузнецк-Кандалеп Тельбесской Новостройки, протяжением 24 клм.

И, наконец, 24/УI-32 г. на востоке Забайкальск. ж.д. был передан участок ст. Половина - ст. Черемхово включит. протяжением 26 клм.

Главная магистраль Томской ж.д. осталась с 24/УI-32г. в границах ст. Черемхово (исключительно) - ст. Болотная (включит.), протяжением 1596 клм.

В таких границах, общим эксплоатационным протяжением 2636,907 километров вступила Томская жел. дорога во вторую пятилетку.

Томская жел. дорога обслуживает основные хозяйственные центры Сибири, прорезая в широтном направлении Восточные районы Западно-Сибирского и западные районы Восточно-Сибирского Края.

Боковые линии, примыкающие к главной магистрали с юга (Ачинск- Абакан и Юрга- Мандалеп) и с севера (Тайга- Черемошники) обслуживают так-же крупные промышленные, сельско- хозяйственные и лесные районы.

Район тяготения Томской ж.д. в связи с отсутствием каких-либо других железных дорог, условно охватывают всю территорию Сибири от реки Оби и почти до озера Байкал, с общей площадью в 2879014 кв. клм., с населением в 3 с половиной миллиона человек.

Фактически при очень незначительном освоении южных горных районов Сибири и тем более северных районов, район тяготения дороги ограничивается полосой в 100 километров по обе стороны магистрали и ветвей за исключением отдельных хозяйственных единиц, расположенных более отдаленно (отдельные заводы, совхозы, колхозы, особенно лесозаготовительные участки) и тяготеющих при посредстве водных и очень редко грунтовых путей сообщения.

После последних изменений границ дороги на Востоке из района тяготения дороги вышел мощный Черемхово- Усольский промышленный куст Восточной Сибири, в составе которого Черемховский каменноугольный бассейн Тайтурский, Китойский и Усольский лесопромхозы и лесозаводы, Усольский сользавод и ряд других предприятий.

Экономическая характеристика и отдельные показатели приводятся в настоящем обзоре, поэтому по району тяготения дороги в границах дороги на 1/1-1933г.

ОСНОВНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЙОНА ТЯГОТЕНИЯ.

1) Кузнецкий, Минусинский, Канский, Головинско-Забитуйский, Тунгусский и ряд других более мелких каменноугольных бассейнов с общими действительными запасами углей (без неисследованного Тунгусского) в 460 миллиардов тонн, или около 90% Союзных угольных запасов.

Угледобыча района (Кузбасс и Минбасс) составляла в 1913г. только 775 тыс. тонн, в 1926 г. она достигла 1660 тыс. тонн; в 1928 г. уже 2500 тыс. тонн и в последнем году первой пятилетки-32 г. 7110 тыс. тонн или в сравнении с первым годом пятилетки 285%, а с 1913 г.- 920 %.

В текущем 1933г. угледобыча достигла 9200 тыс. тонн, т.е. за один год выросла еще на 30 %.

К концу второй пятилетки угледобыча намечена в 20 милл. тонн, что по сравнению с 32 г. достигла увеличения почти в три раза.

При наличии в 28 г. всего 19 шахт, в 1932 г. давало уголь уже 48 шахт.

Механизированная угледобыча составляла в 28 г. всего лишь 1,9%, т.е. вся добыча производилась дедовскими способами, в 1932г.

Kitaap haa... Туркменская ... книжная палата

она уже составила 45 %, отразив тот широчайший процесс реконструкции тяжелой промышленности, который проведен в Советском Союзе в 1-й Пятилетке.

2) Посевная площадь района тяготения к дороге в 1913 г. приблизительно равнялась 850 тыс. га. В 1930г. она выросла до 1860 тыс. га., в 1932 г. – до 2326 тыс. га, т.е. на 174% против 1913г. и на 25% против 1930 г.

Вырос и окреп социалистический сектор сельского хозяйства района дороги:

Посевная площадь колхозов , во всей посевной площади района тяготения составляла:

В 1929 г.	1930 г.	в 1931 г.	1932 г.
4,6 %	18,8%	56,0%	67,5%

Совхозы, созданные только в 1930г. ,в 1932 г. превратились в крепкие фабрики сельско-хозяйственной индустрии.

В 1932 г. в районе тяготения дороги было уже 63 Совхоза из них 9 зерновых с посевной площадью 148 тыс. га.

Динамика валового сбора подчеркивает и качественные сдвиги, в частности, повышение урожайности, особенные возможности которого намечены во второй пятилетке.

В районе дороги в 1913 г. не было ни одного элеватора, а в 1932 г. их было уже 27 плюс к этому 13 мехамбаров, общей вместимостью 137 тыс. тонн.

3) Общая площадь организованных в леспромхозы лесных хозяйств 84238 тыс. га, в том числе лесопокрытая 54652 тыс. га или 11% лесопокрытой площади Союза. Общий возможный отпуск древесины годичный с этой площади примерно, равен 58950 тыс. кубометров.

Лесной фонд б. Сибирского Края считался равным 255 милл. га или 30 % всех лесов Союза.

Организованной, следовательно, является примерно 1/3 лесов, что об"ясняется тем, что большая часть лесов необследована, не изучена и неосвоена транспортными путями.

Лесопромышленность района дороги в 1932 г. представлена 48 лесными хозяйствами , 23 лесозаводами, 20 шпалорезками, 2-мя лесообрабатывающими комбинатами (заканчивающийся строительством) и рядом других мелких предприятий.

Лесозаготовки в 32 г. составили 6315 тыс. кубометров пилопродукции выпущено 1200 тыс. кубометров и выпущено шпал 1480 тыс. штук.

4) Крупные промышленные предприятия выстроены только после Октябрьской Революции . Среди них Гигант черной металлургии Кузнецкий Металлургический Комбинат им. тов. СТАЛИНА, вступивший в 1932 г. в эксплоатацию (в апреле 1 домна, а июне 2 домна и давший уже в 1932 г. 242 тыс. тонн чугуна)., об"ем годовой производственной мощности которого составляет 1200 тыс. тонн. чугуна.

Величие этого гиганта выступает перед нами со всею силой, если, мы сравним его с ранее единственно существовавшим в Зап. Сибири Гурьевским заводом с производственной мощностью в 8 тыс. тонн.

В 1931 г. вступил в строй первенец Сибирской цветной металлургии -Беловский Цинковый завод производительностью в 12 тыс. тонн цинка, давший уже в 31 г. 1,8 т.тн. и в 1932 г. 4,2 тыс. тонн цинка.

5) Успешно осуществляется Ленинский план электрификации. Вступила в 1932 г. Кузнецкая ГРЭС полной мощности 110 т. клвт.(на 1/1-33г. - 30 т.клв.), заканчивается строительством Кемеровская ГРЭС полной мощности 250 тыс. Квт.

6) Наличие ряда полезных ископаемых:
Железной руды, золота, полиметаллов, слюды, гранита, асбеста, глин простых и огнеупорных и строительных материалов минерального происхождения.

Действительное освоение всех этих колоссальных природных возможностей получило нужный размах с осуществлением решения партии о создании второй угольно-металлургической базы Союза- Урало-Кузнецкого Комбината.

Томская жел. дорога является составной частью этого Комбината и потому строительство и рост Сибирской его части параллельно приводил к росту работы дороги.

Урало-Кузбасский Комбинат является тем существенным коррективом, который внес в пятилетний план рабочий класс в процессе его выполнения.

И,если фактически работа железнодорожного транспорта сети Союза значительно превзошла намеченную по пятилетнему плану, то естественно, что фактическая работа Сибирских железных дорог выросла значительно высокими темпами, далеко опередив наметки НКПС и планы Дирекции дороги по пятилетке грузопассажирооборота Томской ж.д., а также и темпы роста работы сети Союза.

Это видно из следующих таблиц :

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СЕТЬ СОЮЗА ССР x.

Годы.	Грузовые перевозки (миллиардах тонно-клм.).			Пассажирские перевозки (в миллиардах пасс-клм).		
	По пятилетнему плану.	Фактич. выполн.	% выполн. к соответ. году пятилетки.	По пятилетнему плану.	Фактич. выполн.	% выполн. к соотв. году пятилетки.
1928г.	-	93,4	-	-	24,5	-
1929г.	97,0	113,0	116,5	24,5	32,0	130,6
1930г.	108,7	133,9	123,2	27,0	51,8	191,9
1931г.	122,9	151,9	123,6	29,7	61,8	208,1
1932г.	139,8	169,3	121,1	32,5	84,1	258,8

x)Из книги"Итоги выполн. первого 5-летнего плана развития Нар.хоз. Союза ССР" Госплана СССР изд. 1933г. г.Москва.

В 1932 г. грузовая работа железнодорожного транспорта в тонна-клм. по сравнению с 1928 г. составила 181,3 % и превысила в 2,5 раза довоенный уровень. В 1932 г. перевезено пассажиров на 245% больше чем в 1928 г. Таких темпов роста не знал транспорт капиталистических стран. САСШ на увеличение грузовой работы железных дорог на 78 % потребовалось 13 лет. (1900-1913)". x)

ТОМСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА. xx)

Годы	Грузовые перевозки (в миллионах тонна-клм).					Пассажирские перевозки (в миллионах пасс. клм).				
	По 5 летн. плану НКПС	По 5 летнему плану дороги	Факт. вып.	% вып. к соотв. году плана НКПС	% вып. к соотв. году плана Дороги	По 5 плану НКПС	По 5 летн. план дор.	Факт. вып.	%% выполн. к соответ. году плана НКПС	%% выполн. к соответ. году плана Дор.
1928	-	-	2854 / 2326	-	-	-	-	727	-	-
1929	-	2949	3725 / 3032	-	127,1 / 102,8	-	655	962	-	146,9
1930	2553	3311	5036 / 4137	197,2 / 162,1	151,5 / 124,6	1000	733	1645	164,5	224,4
1931	3133	3729	5597 / 5575	178,5 / 178,0	149,9 / 149,3	1100	824	1903	173,0	230,9
1932	3758	4218	6974 / 6923	186,0 / 184,1	165,1 / 164,0	1300	911	2377	182,8	260,9

В графах фактического выполнения грузовых перевозок и % выполнения плана перевозок их, даны двойные показатели: числителем работа дороги, выполненная в границах каждого данного года, а знаменателем данные о выполненной работе с перерасчетов всех лет в " границах на 1/1-33г."

Это сделано потому, что план разрабатывался в расчетах для дороги в границах 29 г. и следовательно для дороги несколько меньше протяжения план был бы задан несколько меньше, поэтому при рассмотрении% выполнения плана следует, начиная с 31г. считать, что % выполнения получился условно несколько сниженным.

И так, как знаменателем приведено выполнение плана всех лет с пересчетом на одинаковые границы дороги, то из соотношения числителей и знаменателей за первые три года (разница 25-30 %%) следует, что условно можно считать выполнение плана дороги по пробегу грузов в 1931г. - 175 % и в 1932 г. - 190 %.

xx) Планом ГПУ НКПС приняты, высланные в конце 28г. им на дорогу контрольные цифры по пятилетке. Планом дороги принят перспективный план экспл. Томск. ж.д. на 28-29-32-33г. из. 10 октября 28 г. г. Томск.

x) из книги "Итоги вып. 1-го 5летнего плана развития нар. хоз. Союза СССР" госплана СССР изд. 33г. г. Москва.

При этом получится, что если железнодорожная сеть перевыполнила наметки пятилетнего плана по грузовым перевозкам для соответствующих лет на 16-23%, то Томская ж.д. на 27-90%, т.е. размеры перевыполнения пятилетнего плана по пробегу грузов для Томской ж.д. оказались в 3-4 раза большими, чем для сети ж.д. Союза. Если же исходить из % выполнения дорогой плана намеченного ЦПУ НКПС, то этот разрыв еще больше увеличится и со всей прямотой подчеркнет, что сидящие во время разработки первого пятилетнего плана в аппарате НКПС вредители (фон-Мек, Неопиханов, Бернштейн-Коган, Фрейберг) и оппортунисты (Бессонов, Андрейчик и др.) исходили из борьбы с линией на индустриализацию Сибири и ориентировали жел.дорожный транспорт Сибири на ничтожные размеры предстоящей ему работы, тем самым заранее обрекали его на отсталость и неподготовленность.

Жизнью, успехами индустриализации и коллективизации Сибирского хозяйства все эти теории разбиты вдребезги.

Партия вскрыла эти вредительские и оппортунистические установки, приняла соответствующие меры по поднятию работы транспорта. И если транспорт, в том числе и наша дорога остаются все еще узким местом в народном хозяйстве, то в этом целиком виноваты мы железнодорожники, не сумевшие по большевистски реализовать решения партии, не сумевшие изжить канцелярско-бюрократические методы руководства, не сумевшие осваивать полностью отпускаемые нам каждый год капиталовложения.

ГРУЗООБОРОТ ТОМСКОЙ Ж.Д. (в границах 33 г.)

Показатели:	1913 x)	1928	1929	1930	1931	1932	1932г. в % к 1928 году.
Погрузка.....	968	4132	5179	6559	8052	10512	254,4
Выгрузка.....	625	1804	2171	3943	5512	6579	364,7
Прием.........	2200	873	1071	1705	3033	3553	407,0
Сдача.........	2543	3201	4079	4321	5573	7486	233,9
Перевозка....	3168	5005	6250	8264	11085	14065	281,0
Ср.проб.1тн..	570	465	485	501	503	492	-
Общ.проб.млн. тн.клм.	1806	2326	3032	4137	5575	6923	297,7
Удельный вес погруз.в перевозке........	30,5	82,4	83,0	79,4	72,8	75,0	-
Уд.вес выгрузки в перевозке	23,5	36,1	34,8	47,8	49,8	46,9	-
Уд.вес транзита в перевозке	-	8,0	8,9	9,8	12,2	12,3	-

x) Данные 1913г. включают все перевозки в коммерческом движении (мал.скорость комм.хоз.пер.в комм.движении, специальная скорость и багаж) выделить для сравнимости только мал.скорости нет данных.

Таким образом при росте за пятилетку перевозок по сети Союза по тоннажу на 71,4% и пробегу грузов (тонно-клм.) на 81,3% перевозки и пробег грузов Томской ж.д. за пятилетку соответственно выросли на 181,0% и 197,7%, темп роста их в 2 с лишним раза выше общесетевого.

При этом из состава всей перевозки особенно выросли за пятилетку прием грузов и выгрузка (на 307% и 265%), что подчеркивает редкое внутрихозяйственное развитие района дороги, рост старых и возникновение целого ряда новых межрайонных связей Кузбасс.

Это же оттеняется тем, что несмотря на значительное абсолютное увеличение погрузки, относительно этот рост уступает росту приема и выгрузки и при снижении удельного веса погрузки во всей перевозки с 82% до 75% удельный вес выгрузки повысился с 36% до 47% (достигая в 31г. году разворота строительства Кузнецкого металлургического комбината -50%).

Из этой же таблицы видно, что резко вырос за пятилетку транзит грузов, удельный вес которого во всей перевозке поднялся с 8,0% до 12,3%, а так как вся перевозка абсолютно выросла на 181%, то транзит грузов опережая, следовательно темп роста всей перевозки увеличившись с 393тыс.тн. (1928г.) до 1703тыс.тн. (1932г.), т.е. на 337%.

Это явилось следствием той политической и хозяйственной обстановки, которая сложилась к концу первой пятилетки на Дальнем Востоке.

Если по отношению ко всей сети ж.д. Союза сказано, что "огромный рост грузовой работы определялся темпами роста народного хозяйства и индустриализацией страны. Что получило свое отражение в динамике структуры грузооборота.-

Прирост грузооборота железнодорожного транспорта в 1932г. на 171,4% против 1928г., перевозки главных, индустриальных грузов (уголь, нефть, металл и др.) составили 200% [x]) то это в значительно еще большей степени относится к Томской жел.дороге, в районе которой, на голом месте создан мощный индустриальный центр. Если вся перевозка грузов на Томской ж.д. за пятилетку (32г. к 28г.) составила 297,7%, то перевозка кам.угля составила 330,8%, нефти 509,1%, металла и металлоизделий 880,0%, строительных материалов 1268,0% и наконец, при отсутствии в 28 году перевозки железной руды, таковая в 1932году выразилась в 608 т.тонн, составив 4,33% от всего грузооборота.

Это веское свидетельство успехов индустриализации района тяготения дороги, показывающее победу генеральной линии партии на индустриализацию Сибири и разбивающее все и всякие вредительские, оппортунистические, троцкистские теории и теории об освоении Кузбасса и Тельбесса "на коровке" и т.п.

Соответственно всему изложенному, изменился удельный вес Томской ж.д. в перевозках сети железных дорог Союза, что видно из следующей таблицы:

(см.сл.страницу)

---

x) Из книги "Итоги выполн. первой пятилетки пл.СССР" изд.Госплана СССР 1933г. стр.180.

ЖЕЛЕЗНО-ДОРОЖНАЯ СЕТЬ СОЮЗА СССР И ТОМСКАЯ Ж.Д. (в границах 33г.)

Годы:	Грузооборот: Перевозки в млн. тонн — Сеть Союза.	Грузооборот: Перевозки в млн. тонн — Томс: ж.д.	Грузооборот: Перевозки в млн. тонн — Уд. вес	Грузооборот: Пробег в млрд. тн/клм. — Сеть Союза.	Грузооборот: Пробег в млрд. тн/клм. — Том. дор.	Грузооборот: Пробег в млрд. тн/клм. — Уд. вес	Пассажирооборот: Перевозки в млн. человек. — Сеть Союза.	Пассажирооборот: Перевозки в млн. человек. — Томс. ж.д.	Пассажирооборот: Перевозки в млн. человек. — Уд. вес	Пассажирооборот: Пробег в млрд. пасс.клм. — Сеть Союза.	Пассажирооборот: Пробег в млрд. пасс.клм. — Том. ж.д.	Пассажирооборот: Пробег в млрд. пасс.клм. — Уд. вес
13г.	132,4	3,17	2,4	65,7	1,81	2,76	184,8	2,1	1,14	25,2	0,9	3,5[illegible]
28	156,2	5,01	3,25	93,4	2,33	2,50	291,1	2,5	0,86	24,5	0,7	2,86
29	187,6	6,25	3,33	113,0	3,03	2,68	365,0	3,4	0,93	32,0	0,9	2,81
30	238,7	8,26	3,46	133,9	4,14	3,10	557,0	5,5	0,98	51,8	1,6	3,09
31	257,8	11,09	4,31	151,9	5,57	3,68	721,5	5,9	0,82	61,8	1,9	3,03
32	267,7	14,07	5,27	169,3	6,92	4,09	988,5	6,6	0,67	84,1	2,4	2,86

РОСТ ГРУЗООБОРОТА В % к 1928г. (т.тн.)

	1929г.	1930г.	1931г.	1932г.
По сети..........	120,0	152,4	165,0	171,4
По Томской ж.д...	124,8	165,0	220,3	281,0

РОСТ ПАССАЖИРООБОРОТА В % к 1928г. (тыс.чел.)

	1929г.	1930г.	1931г.	1932г.
По сети.........	125,6	191,5	242,2	334,0
По Томской ж.д.:	125,5	220,2	236,0	264,0

Эти цифры отражают весь путь превращения Томской ж.д. из незначительной дороги в один из решающих участков ж.д.сети Союза:

При росте за пятилетку грузооборота Томской ж.д. на 181% пассажирооборот вырос на 164%.

Несмотря на столь значительный рост, рост пассажирооборота дороги в последние годы пятилетки отстал от общесетевых темпов.

Томская областная
им. А. С. Пушкина
Инв. № Т-6781

Это явилось следствием в основном двух причин:

1) Резкого роста пассажирских перевозок в местном и пригородном сообщениях на центральных и южных дорогах Союза (на 194%).

2) Плохой организацией пассажирских перевозок на дорогах Сибири, так как надо считать, что население района тяготения еще далеко полностью не удовлетворено в своих потребностях по ж. д. поездкам и задачей ближайшего времени является введения курсирования целого ряда новых поездов, (пригородных, рабочих и прямых магистральных).

oOo

" Героической борьбой рабочего класса уже за годы первой пятилетки построен фундамент социалистической экономики, разгромлен последний капиталистический класс - кулачество, а основные массы крестьянства-колхозники стали прочной опорой советской власти в деревне. СССР окончательно укрепился на социалистическом пути" (Из тезисов Молотова и т. Куйбышева к докладу на 17 Всесоюзном С"езде ВКП/б/.

В общей системе Народного хозяйства Союза - народное хозяйство района дороги вступило во вторую пятилетку с колоссальными успехами в деле своего развития, в деле реконструкции своей технической базы и социалистического переустройства деревни.
Уже в 1933г., первом году второй пятилетки народным хозяйством района дороги достигнуты новые значительные успехи.

Основные успехи 1933 года.

1) По каменноугольной промышленности:

Добыча 1933г. в % к добыче 1932г.	-	131 %.
В том числе механизированная "	-	157 %.
Ср. месячный контингент трудящихся по добыче.	-	111 %.
Производительность на выход 1-го трудящегося по угледобыче.	-	115 %.

2) По металлургической промышленности:

В 1932г. постепенно один за другим вступают в строй действующие отдельные аггрегаты Кузнецкого Металлургического комбината.
В течение 1932г. вступили две турбины ГРЭС 2 батареи коксовых печей, две домны, три мартена, блюминг, рельсобалочный стан.
В 1933году вступили еще три мартена и подготовлены к пуску 4-я батарея коксовых печей (третья по счету) и 3-я домна более мощная чем первые две.

В 1932г. завод дал продукции:

Чугуна	-	242,3 т. тн.
Стали	-	33,3 " "
Проката	-	9,5 " "

В 1933г. продукция завода по предварительным данным составит:

Чугуна	- 417,6 т.тн.
Стали	- 303,4 " "
Проката	- 247,7 " "

За 1933г. имеются значительные достижения по качеству выпускной продукции, так в 32г. завод почти не освоил выпуск рельс 1-го сорта: выпускаемые заводом рельсы по качеству могли служить только для укладки промышленных (подъездных) путей.

В 1933г. из общего количества выпущенных заводом рельс 70% составили рельсы 1 сорта.

3) По сельскому хозяйству:

		Вост.Сиб.Край.	Зап.Сиб.Край.
Посевная площадь зерновых	32г.	1518	5913
тысяч га	33г.	1808	7095
Урожай зерновых с гектара в цент.	32года	8,4	7,2
	33года	9,3	9,4

В материалах по итогам сельского хозяйства Союза за 1933г. сказано "Западная Сибирь (урожайность 9,4ц.) по сравнению с прошлогодней (7ц.) дает даже больший чем Сев.Кавказ добавок хлеба в нынешнем году - 152 млн.пудов." х)

Западно-Сибирский Край сдал хлеба государству в 31году-999т.тн., в 1932г. -1388тыс.тн.и в 1933г. 1429 т.тн.

Постановление Президиума ЦИК СССР от 3/1-34г.Зап.Сиб.Край за выдающиеся успехи в деле проведения основных сельско-хозяйственных работ, по укреплению колхозов и совхозов и выполнению обязательств перед государством награжден орденом Ленина.

При всех этих успехах 1933г. в течение его, так же как и в предыдущие годы, транспорт в первую очередь железнодорожный - оставался узким местом нашего хозяйства, тормозящим развитие отдельных его отраслей.

Томская железная дорога значительно недовыполнила план грузовых перевозок 33г. План выполнен по перевозке на 82,5% и по пробегу грузов только на 75,5%.

В результате тысячи тонн грузов остались не доставленными потребителям.

На шахтах Кузбасса на 1/1-34г. осталось на отвалах 595тыс. тн. каменного угля.

Томская ж.д. должна была увеличить в 33году свою работу против 32г. на 34%, а фактически выполнила перевозку только -16100 тыс.тн., дав лишь 14,5% роста.

х) Статья "Урожай 1933г." нач.ЦУНХУ т.Осинского в газете "Известия ЦИК" от 8 января 33г.№7 отр.3.

В течение первой пятилетки в дорогу произведены государством большие суммы капиталовложений:

	1928г.	1929г.	1930г.	1931г.	1932г.	За 5лет.
Млн.рублей....	12,7	8,1	17,6	28,1	63,5	130,0

В результате этого дорога технически может выполнять даже значительно большую работу, чем ей задавалась по плану.

Поэтому совершенно верным и справедливым является постановление У1 Пленума Зап.Сиб.Крайкома ВКП/б/ от 7 декабря 1933г.:

" Железные дороги края не сумели освоить и использовать все те преимущества, которые дает значительная реконструкция и возросшая техническая вооруженность, и не справляются с поставленными перед ними задачами, систематически не выполняя плана перевозки. Все это является результатом недостаточной борьбы за выполнение решений ЦК и Совнаркома о транспорте, отсутствие упорной борьбы за овладение техникой транспортного дела и наличия еще далеко не сломленного саботажа и канцелярско-бюрократических методов работы и руководства транспортом".

В 1934г. хозяйство района тяготения идет по пути своего дальнейшего развития и роста.

Томской ж.д.пред"являются все повышающиеся требования.

ГРУЗОПАССАЖОБОР.ТОМСКОЙ Ж.Д.ЗА 1932-33г.г.И ПО ПЛАНУ 34ГОДА(в тыс.тн.)

ПОКАЗАТЕЛИ:	1932г. отчетн. данные	1933г. предвар. данные	1934г. план	1933г. в % в 32г.	1934г. % к 33году.
1.Вся перевозка	14065	16100	21990	114,5	136,6
2.Погрузка......	10512	12578	17255	119,6	137,2
В т.ч.хлебные...	622	627	850	100,8	135,6
кам.угля и кокса	6580	8670	11250	131,8	129,7
Нефтепродукт.	20	19	20	95,0	105,0
Дров.......	115	146	150	127,0	102,8
Лесоматериал.	1318	1194	1850	90,6	154,9
Строиматер:	899	751	900	83,5	119,8
Металлы и метизделия	308	434	898	140,9	206,8

Руда железная	42	144	400	343,0	277,9
Флюсы........	124	195	357	157,1	183,0
Прочие........	484	398	580	82,5	145,6
3. Выгрузка.......	6579	7622	10055	115,8	131,9
4. Общ.пробег ком. тыс.тн.-клм.	6922963	6787964	9090750	98,0	133,9
5. Общий пробег тыс. пасс.клм.	2377544	2281057	2465000	96,5	108,0

ПРИМЕЧАНИЕ: (Данные всех лет в границах дороги н/в.)

Таким образом Томская железная дорога должна в 1934году увеличить свою работу больше чем на 30%, только при этих условиях она не будет нарушать общего хода деятельности отраслей народного хозяйства района дороги.

В условиях колоссального роста народного хозяйства района дороги, в условиях чрезвычайно ответственных задач поставленных перед Томской ж.д. она немедленно должна быть выведена из прорыва, немедленно должна быть превращена в передовую и образцовую дорогу ж.д.сети Союза !

Этого требуют домны, мартены, шахты, совхозы и колхозы Урало-Кузнецкого Комбината !

Этого требуют интересы обороноспособности Советского Союза!

Этого требует партия и весь рабочий класс СССР!

"Решение партии о работе железнодорожного транспорта, которое по существу только начало проводиться на нашей дороге, все те конкретные задачи, которые поставил перед нами центральный комитет Партии, вот та программа действий, которая должна лечь в основу работы партийной организации нашей дороги" (из доклада Начальника Политотдела Томской ж.д.тов.Пономарева на 1-й Дорпартконференции).

У Томской железной дороги есть все возможности к полному и беспрекословному выполнению поставленных перед ней задач.
Под руководством Ленинского ЦК ВКП/б/ и вождя партии, любимого вождя всех рабочих и колхозников тов.Сталина, под непосредственным руководством Политотдела Томской железная дорога, безусловно, в ближайший срок выйдет на широкую дорогу большевистских побед !

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

ЭКОНОМИКА РАЙОНА ТЯГОТЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

oOo

ГЛАВА 1-я.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОМЫШЛЕННОСТИ РАЙОНА ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

За период предшествующей первой пятилетке крупных технически-совершенных предприятий промышленности в районе Томской дороги (как и во всем Сибкрае) не было.

Промышленность была представлена рядом мелких кустарно-ремесленных мастерских и предприятий с примитивной техникой, главным образом, маслодельного и кожевенного и спирто-водочного производства. Тяжелая промышленность носила исключительно карликовый характер. Металлургия представлялась Гурьевским заводом с ничтожной продукцией до 5 тыс. тонн в год чугуна.

Добыча угля не была механизирована , велась полукустарным способом вручную.

Поэтому все необходимое для развития индустирии, для строительства Сибирской части УКК, начиная от кирпичных заводов, лесопильных рам, механизированных мастерских и кончая электростанциями и механическими заводами приходилоась создавать заново.

Благодаря правильной линии Партии на индустриализацию и неуклонного последовательного проведения ленинских принципов размещения производительных сил, создана за годы первой пятилетки мощная база тяжелой промышленности в Сибири.

За первую пятилетку заложено 39 новых добычных единиц в Кузбассе и сданы в эксплоатацию 23 каменноугольных шахты и целый ряд заводов, фабрик и электростанций. Кузбасс из кустарного бассейна местного значения превращен в крупнейшую механизированную кочегарку Союза.

Строительством и вводом в эксплоатацию в течение первой пятилетки Кузнецкого Металлургического завода и Беловского Цинкового завода выполнена задача создания первой очереди металлургической промышленности в Сибири.

Вводом в эксплоатацию первой очереди Кузнецкой ГРЭС создана база для электрификации растущей промышленности Кузбасса.

Сооружением и пуском Кузнецкого коксохимического Комбината и новых коксовых батарей в Кемерово создана крупная коксовая промышленность и заложена основа крупной углехимической промышленности. Строительством и пуском в эксплоатацию новых крупных механизированных кирпичных заводов в Сталинске, Прокопьевске,Белове, Кемерово, Анжерке реконструкцией и расширением Яшкинского цементного завода и строительством ряда предприятий по производству новых строительных материалов- промышленность стройматериалов в районе дороги превращена из кустарной в индустриальную отрасль.

Развитие отдельных видов промышленности в районе дороги характеризуется за первую пятилетку следующими показателями:

1. КАМЕНОУГОЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

Эта отрасль промышленности при наличии в районе крупнейших каменоугольных бассейнов – Кузбасс, Минбасс и др. в [illegible] с поставленной задачей создания в Сибири второй угольной металлургической базы Союза занала в районе дороги по удельному весу первое место.

Общие запасы ископаемых углей в районе дороги по количеству, а в Кузбассе по разнообразию качества не имеют себе равных.

Удельный вес Кузбосса и остальных каменоугольных месторождений района дороги в общих геологических [illegible] углей по СССР характеризуется следующей таблицей:

ОБЩИЕ ГЕОЛОГИЧЕСКИЕ ЗАПАСЫ КАМЕННЫХ УГЛЕЙ ПО СССР.

Бассейны	Вид углей.	По данным 29г.		По данным [illegible]	
		млн.тн.	% к итогу.	млн.тонн	% к общему итогу.
Подмосковный..	Бурый.	5900	1,06	5930	0,57
М-ния Урала...	Бур.,кам.антрацит.	2142	0,39	4293	0,41
Донецкий......	Камен. и антр.	68000	12,20	70500	6,79
М-ния УССР....	Бурый.	26	0.00	350	0,03
" Сев.Кавказ	Камен. и бурый	22	0,00	17	0,00
" ЗСФСР....	Каменный.	-	-	165,4	0,01
" Крым АССР	Бурый.	-	-	0,30	0,00
Кузнецкий.....	Кам. и сапроп.	400000	71,78	400000	36,52
Минусинский..	Каменный.	14000	2,51	14500	1,40
Чулымо-Енисейс.	Камен. и бурый	-	-	20000	1,93
Иркутский......	Кам. и сапроп.	58275	10,46	58000	5,58
Канский.......	Камен. и бурый	-	-	40000	3,85
Тунгусский.....	Каменный.	-	-	300000	28,85
М-ния Забайк.	Бур. и каменн.	300	0,05	1000	0,09
" Якут.АССР	Камен. и бур.	125	0,02	50000	4,82

(продолж. см. на сл. страниц[illegible])

Бассейн.	Вид углей	По данным 29г.		по данным 32г	
		млн тн.	% к итогу	млн.тн.	% к итогу
М-ния Казакст. АССР	Камен. бурый	4957	0,90	17275	1,66
" Ср. Азии	Кам. и бурый	334	0,06	2958,8	0,28
" Д. Востока	Кам. и бурый	3000	0,54	380,2	0,36
[illegible]	Кам. и бурый		-	50000	4,82
Проч. месторожд.	Бурый	166	0,03	8	-
	ВСЕГО.....	557237	100	1038800	100
В том числе в районе Томской дороги:					
Кузнецкий	Кам. и сапроп.	400000	71,78	400000	38,52
Тунгусский	Каменный		-	300000	28,85
Минусинский	Каменный	14000	2,51	14500	1,40
Канский	Кам. и бурый	-	-	40000	3,85
Чулымо-Енисейск.	Кам. и бур.	-	-	20000	1,92
	ВСЕГО.....	414000	74,29	774500	74,55

Как видно из этой таблицы 74 % запасов ископаемых углей находятся в районе Томской дороги. Один Кузбасс по количеству запасов занимает первое место в Союзе. Второе место принадлежит Тунгусскому бассейну (тоже в районе Томской дороги) и лишь третье место занимает Донбасс.

Сравнение запасов Кузбасса с запасами других стран дает еще более яркую картину того какими ресурсами мы обладаем в Кузбассе. Германия после Версальского договора имеет всего запасов 264 млрд. тн. Англия 189 млрд.тн. Польша 170 млрд.тн. Франция 34 млрд. тн. Но с точки зрения изученности бассейнов и размеров эксплоатации соотношение иное.

Тунгусский бассейн почти не изучен и почти не эксплоатируется, а Кузбасс изучен и эксплоатируется в ничтожных размерах по сравнению с теми огромными возможностями, которые в нем заложены.

Геолого-разведочные работы по изучению Кузбасса двинулись быстро вперед только с 1930г. после решения [illegible] съезда партии о создании УКК, но и на сегодняшний день темп их далеко недостаточный.

Показатели	28 г.	29 г.	30г.	31.	32г
% механизированной добычи угля в общей добыче по К.-бассу	1,9	10,7	23,0	29,4	45

Выемка угля механизированным способом в Кузбассе началась в 1927-28 г. когда было добыто около 45 млн. тн. тогда как в Донбассе она началась уже в 23 году. Рост механизированной добычи по отдельным рудникам и по Кузбассу в целом с 29/30 г по 32 год характеризуется следующими данными

МЕХАНИЗИРОВАННАЯ ДОБЫЧА УГЛЯ В КУЗБАССЕ.

Рудники	1929-30г.		1932 г.	
	Механизир. добыча т.тн	% механиз.	Механич. добыча.	% механ.
Анж.-Судженск.	191	14	304	28
Кемеровский....	47	14	303	58
Ленинский......	445	51	1144	81
Киселевский.....	-	-	7	30
Прокопьевский...	15	2	941	49
Араличевский....	-	-	34	10
Осиновский......		-	7	15
Хакассия........	21	36	252	89
Кузбассуголь....	716,2	23	3185	45

Внедрение механизации и борьба за четкую организацию труда обусловили рост производительности труда.

Производительность на выход рабочего по шахте в 28/29 году в Кузбассе составляла 1,05 тон, в 30 г. - 1,06, в 31 г.- 1,10, в 32 г. - 1,15 и в 33г. - 1,32.

По сравнению с Донбассом производительность на выход выше в полтора раза. По сравнению с капиталистическими странами в этом отношении Кузбасс еще не догнал РУР, который имеет производительность на выход 1,68 - 1,70 и САСШ, где производительность на выход рабочего 4,5, мы уже позади оставлены

Англия - 1,0, Франция - 0,7 и Чехословакия 1,0.

Сопоставление роста добычи и роста погрузки каменного угля в Кузбассе на ж.д. характеризует приведенный ниже баланс угля за 28-32 год.

СВОДНЫЙ БАЛАНС КАМЕННОГО УГЛЯ ПО КУЗБАССУ И МИНБАССУ ПО РУДНИКАМ ОБ"ЕДИНЕНИЯ КУЗБАССУГОЛЬ ЗА 28-32 ГОД. (тыс. тн).

Показатели:	28 г.	29г.	30г.	31г.	32г.
Остаток на 1/1.....	10,5	68,6	70,8	85,2	358,0
Добыча	2497,5	3043,9	4012,3	5264,1	7110,9
ИТОГО приход....	2508,0	3112,5	4083,1	5349,3	7468,9
Расход на себенужды	108,4	115,6	154,5	129,4	259,2
Продажа на месте...	300,8	213,2	332,7	501,7	579,2
ИТОГО расхода..	409,2	328,8	487,2	631,1	838,4
Перевозка водой....	-	4,5	5,2	7,6	5,0
Остаток на 1/1 сл.г.	68,6	70,8	85,2	358,0	374,5
Итого без перевозки по ж.д.	477,8	404,1	577,6	996,7	1217,9
К перевозке по ж.д.	2030,2	2708,4	3505,5	4352,6	6251,0

ПРИМЕЧАНИЕ: Приведенные в настоящем балансе цифры погрузки на жел.дор. не совпадают с цифрами приведенными в разделе грузооборота по 4 и 5 эксплоатационным районам дороги (см. гл. III.) ,об"ясняется это расхождение тем, что кроме рудников об"единения Кузбассуголь ,по данным которых составлен этот баланс, на территории Кузбасса в течение всей пятилетки действовали и другие организации по разработке месторождений каменного угля. Это с одной стороны об"единение уголь-промсоюз создавшееся из кустарных артелей, разбросанных в разных пунктах Кузбасса действующее и по настоящее время а с другой - [illegible] Кутурна организация Бинс[illegible] ([illegible]), шахты которой в настоящее время (с 33г) влились в об"единение Кузбассуголь.

Включить в баланс данные этих организаций за прошлое время не представилось возможным так как систематического учета добычи расхода и погрузки угля [illegible] в трестах для [illegible] не ведоть.

По данным за последние годы пятилетки добыча угля Вышетал ла составляла в 31 г. 141 т.тн. и в 32 г. 209 т.тн. Данных по добыче угля по Промсоюзу по всем шахтам в целом за прошлое время не имеется, в 32 г. добыча примерно составляла 270 т.тн. Цифры баланса за 28 г. и 29 г. относятся к хозяйственным годам, а не к календарным (как цифры в главе о грузообороте), а за 30г. в цифры баланса включены данные за "особый квартал".

Из рассмотрения таблицы баланса можно сделать два вывода.

1) Что погрузка угля из года в год бурно растет в 29г на 678 т.тн., в 30 г. 797 т.тн. в 31г. - на 847 т.тн. и 32 г. на 1899 т.тн. и

2) что примерно с 30 года транспорт начинает быть узким местом, необеспечивающим полную погрузку угля и в 31-32 г. уже тормозит развитие каменноугольной промышленности, так как остатки непогруженного угля на копях на конец года не превышающие в предыдущие годы 70 т.тн., с 30 г. поднимаются до 85 т.тн., а в 31 и 32 г.г. достигают 358 и 374 т.тн.

В 33 году непогруженный остаток к концу года составил уже 594 т.тн.

По районам потребления эта погрузка по приблизительному подсчету распределяется в следующих соотношениях:

Удельный вес отдельных районов в потреблении кузбасских углей:

	28 г.	29 г.	30 г.	31 г.	32 г.
Запсибкрай и Востсибкрай.....	62%	67%	66%	57%	65%
Урал..........	36%	30%	31%	36%	39%
Казакстан........	2%	3%	3%	7%	6%

По основным потребителям по данным за последние два года погрузка кузбасского угля распределяется (тыс. тн.)

Основные потребители.	31 год.	32 год.
Для нужд жел. дор. транспорта...	2216	2545
Для промышленности	2137	2696
В том числе: Кузнецкстрой.......	105	868
Кемеровск.Коксохим	269	237
Магнитогорск........	81	1056

Из таблицы видно, что с 32 г. для нужд промышленности грузится Кузбасского угля больше чем для транспорта. Это лишний раз свидетельствует о росте промышленности в Крае.

Погрузка угля отдельных районов Кузбасса на последний год пятилетки распределялась по основным потребителям примерно, так:

Анжеро-Судженские угли - до 55 % для нужд жел. дор. транспорта Томской, Омской, Турксибу и Самаро Златоустовской и остальные для прочих потребителей в основном для Уральской промышленности.

Кемеровские угли 76 % для жел. дор. транспорта Томской и Омской и остальные 24 % прочим потребителям, главным образом в район Омской дороги.

Ленинские и Беловские угли до 11% для жел. дор. транспорта Томской, Омской, Турксибу и Самаро-Златоустовской ж.д., а остальные на нужды промышленности и проч. потребителей, в основном на Урал, а в районе дороги для Кемеровского Коксохимического Завода и для Кузнецких коксовых батарей;

Прокопьевские и киселевские угли - до 31 % для ж.д. транспорта Томской, Омской, Пермской и Турксибу и 69% для проч. потребителей и промышленности преимущественно Магнитогорскому металлургическому заводу и в значительной доле Кузнецкому.

Араличевские угли - в основном для ж.д. транспорта (Томской и Омской ж.д.) и примерно 25% для прочих потребителей главных образом Кузнецкому металлургическому заводу.

Осиновские угли - 20% ж.д. транспорту Томской и Омской ж.д. и остальные 80% почти исключительно для Кузнецкого Металлургического завода.

Хакасские угли - 80% для жел. дор. транспорта - Томской ж.д. и остальные 20% проч. потребителям в районе Томской ж.д.

Для удобства пользования изложенным материалом при эксплоатационных расчетах ниже приводится краткая характеристика Кузбасса в районном разрезе.

Прочие каменоугольные бассейны в районе дороги.

Из прочих каменоугольных бассейнов района дороги, упомянутых в начале настоящей главы (Тунгусский, Канский, Чулымо-Енисейский) за годы первой пятилетки в промышленную эксплоатацию не один не вошел.

Более других изученным является Канский бассейн бурого угля. Здесь в 1932г. начато строительство рудника уголь местного значения.

Следует еще отметить Головинско-Забитуйское месторождения угля, расположенные вдоль главной магистрали железной дороги между ст. Залари и Забитуй, представляющее продолжение Иркутского угленосного бассейна.

Запасы этого месторождения на протяжении 40 клм. при ширине 20 клм. составляют 8 млрд. тн.

Промышлен. эксплоат. этого месторождения начата в 32г. на Головинском руднике, где построена одна штольня. В 32г. добыча угля составила 8,[illegible] т. тн.

АНЖЕРО-СУДЖЕНСКИЙ КАМЕНОУГОЛЬНЫЙ РАЙОН.

Анжеро- Судженский Рудник расположен в северной части Кузбасса и примыкает непосредственно к главной магистрали Томской дороги у станций Анжерка и Судженка. Запасы угля на площади занятой копями по данным на 1/1- 30г. составляют:

По категории -	А -	23000 тыс. тн.
	Б -	20000 тыс. тн.
	С -	22000 тыс. тн.
	ВСЕГО: -	65000 тыс. тн.

Всего разрабатывается копями свыше 16 пластов. Месторождение геологически мало изучено, вследствие большой сложности и непостоянства залегания угольных пластов, присутствия большого количества взбросов и складок и чрезвычайно разнообразного падения пластов от вертикального и до 20°.

Средняя мощность разрабатываемых пластов по подсчетам проф. УСОВА от 0,5 до 4,0 метров в толщину. Суммарная мощность пластов - 19 метров. По принятым маркам для углей Донбасса анжеро- судженские угли относятся к паровично- спекающимся и частью тощим. Теплотворная способность их до 8071 кал.(в абсол.сухих) по качеству они относятся к лучшим сортам энергетического топлива в Союзе и в то же время могут служить в качестве отощающей примеси для целей коксования.

По химическому составу они имеют: влаги (в раб. топл.) до 4,3 %, летучих (в абсол. сухом) до 13,6%, золы до 9,0 %, серы до 0,62 %.

В 1928 г. в Анжеро- Судженском районе действовало 4 шахты - шх.1-6 (А), шхт-9-10 (А),шхт.5-6-7 (С), шхт.9-10 (С) - с общей добычей угля за 28 г. 1032,5 т.тн.

В 1932 г. число шахт возросло до 7- добавились шахты 12 (С), 15-15 бис (А), 16 (А) - с общей добычей в 32 году - 1871 тыс.тн.

Рост всей добычи угля по руднику за пятилетку в % % к предыдущему году составлял:

29 г.-	121,4
30 г.-	108,3
31 г.-	129,0
32 г.-	106,9

Добыча 32 г. в % % к 28 году составила 181,2 %.

Рост добычи на 81,2% достигнут главным образом за счет проведения реконструкции старых шахт и механизации добычи угля, так как новые шахты давали еще только попутную добычу и еще только начинали вступать в строй. К концу пятилетки механизированы шахты 1-6 на 50%, шахта 5-7 на 100% , шахта-9-10 (А) на 75 %.

Механизированная добыча к общей в 32 г. составила 27,6%

Удельный вес рудника к общей добыче по Кузбассу составлял в 28 г.- 41 % (первое место) в 32 году - 26,3% (второе место).

(см. след. страницу).

БАЛАНС АНЖЕРО-СУДЖЕНСКОГО РУДНИКА ЗА ПЯТИЛЕТКУ.

Годы. Показатели.	28 г.	29 г.	30г.	31 г.	32г.
Остаток на 1/1 ...	-	35,3	35,4	12,5	25,0
Добыча	1032,5	1253,0	1356,7	1750,5	1871,2
Итого приход:	1032,5	1288,3	1392,1	1763,0	1896,2
Израсходовано на себенужды	38,0	48,8	57,4	42,5	48,8
Потребление на место..............	32,3	43,2	42,6	62,6	75,5
Итого расхода:	70,3	92,0	100,0	105,1	124,3
Остаток на 1/1 следующего года.......	35,3	35,4	12,5	25,0	19,5
Итого без перевозки по жел. дороге.....	105,6	127,4	112,5	130,1	143,8
К погрузке на ж.д.	926,9	1160,9	1279,6	1632,9	1752,4

Основным потребителем Анжеро-Судженского угля в первые годы пятилетки был почти исключительно ж.д. транспорт, к концу же пятилетки удельный вес ж.д. транспорта и потребления анжеро-судженских углей снизился и составлял в 31 году - 62 % и в 32 г.- 61 %.

По размерам добычи и погрузки угля Анжеро-Судженский район до 32 г. занимал первое место среди всех рудников Кузбасса и только в 32 г. уступил это первенство Прокопьевскому району.

Перевозка Анжеро- судженских углей за последние годы распределяется : в местном сообщении 30 % и на вывоз-70%. Вывозимый уголь идет в район дорог Омской, Пермской и Турксиба и в незначительном количестве на Самаро- Златоустовскую дорогу. В 32 г. имел место вывоз Анжеро- Судженского угля на Забайкальскую дорогу в количестве до 150 т. тн., что следует признать случайным явлением. С экономической точки зрения вывоз анжеро- судженского угля на восток является нецелесообразным, ибо создает поток навстречу Черемховскому углю.

В перспективе рост рудника намечен, главным образом, за счет новых шахт и частично за счет дальнейшей реконструкции старых шахт.

Из новых шахт гигантов в 33 году уже вступила в строй шахта 15-15 б. проектной мощностью 2100 тыс. тн. в год.

КЕМЕРОВСКИЙ КАМЕНОУГОЛЬНЫЙ РАЙОН.

Кемеровский рудник расположен в северо-восточной части Кузбасса к югу от главной жел. дор. магистрали.

Р.Томью он разделяется на две части. Шахты правого берега подают уголь на левый (на Химзавод) при помощи подвесной дороги. Железнодорожной веткой с Кемерово на Топки рудник связан с Кольчугинской линией Томской дороги.

Запасы угля по Кемеровскому месторождению по данным на 1/1-1930г. определены по категориям:

A - 51.000 тыс. тн.
B - 27.400 " "
C - 389.000 " "

ВСЕГО : 467.400 тыс.тн.

Месторождение полностью геологически не изучены, особенно в левобережной части.

Всего разрабатывается 5 пластов.

Средняя мощность отдельных пластов от 1,3 до 6 метров в толщину. Суммарная мощность их 16,6 мтр.

По качественному составу угли отличаются большой неравномерностью. Теплотворная способность их от 7225 до 8896 калорий (в абсолютн.сухом топливе). По маркам они относятся к паровично-жирным и к паровично-спекающимся, при смеси и обогащении дают металлургический кокс. По химическому составу имеют влажность от 5,2 до 6,3 (в рабоч. топливе), летучих от 12,2 до 31,3 % (в абсолютн. сух. топливе), серы - 0,31-0,75%, золы-6,9 -12,2 %.

В 28 г. в эксплоатации находилась одна шахта центральная добыча за год составила 329,5 т.тн. К концу пятилетки действую 3 шахты: Центральная и Диагональная на правом берегу р. Томи и шахта Пионер на левом, вступившая в строй в 30году, последняя тяготеет в рзд. Ишаново Кемеровской ветки.

Рост всей добычи угля по руднику за пятилетку в % % к предыдущему году составляет:

29 г.- 107,4 %
30 г.- 95,3 %
31 г.- 114,3 %
32 г.- 136,3 %

Механизированная добыча к концу 32 г. доведена до 57,5%.

32 г.по сравнению с 28 г. по добыче угля составляет рост на 59,5%. По удельному весу в общей добыче угля по всем рудникам Кузбасса, Кемеровский рудник на конец пятилетки составляет 7,4 % и занимает четвертое место.

БАЛАНС КЕМЕРОВСКИХ УГЛЕЙ ЗА ПЯТИЛЕТКУ И В СРАВНЕНИИ С 28 ГОДОМ (в тыс. тн.).

Годы / Показателя.	28 г.	29 г.	30 г.	31 г.	32 г.
Остаток на 1/1.	0.4	0,2	3,1	0,8	1,7
Добыча	329,5	353,9	337,4	385,5	525,5
ИТОГО прихода.	329,9	354,1	340,5	386,5	527,2.

(продолжение).

Годы / Показатели.	28 г.	29г.	30г.	31 г.	32 г.
Потребление на себе-нужды.............	25,9	27,6	23,8	25,2	28,4
Потребление на месте.	231,0	146,9	163,2	178,9	250,2
Итого расхода.....	256,9	174,5	187,0	204,1	278,6
Остаток на 1/1 след. года................	0,2	3,1	0,8	1.7	2,0
Итого без перевозки по ж.д.............	257,1	177,6	187,8	205,8	280,6
К перевозке по ж.д.	72,8	176,5	152,7	180,5	246,6

Как видно из этой таблицы более 50% кемеровского угля расходуется на месте ,это в основном потребление коксохимического завода на выжиг кокса.

То же количество, которое поступает к перевозке, идет главным образом для удовлетворения нужд ж.д. транспорта, а остальная часть потребляется промышленностью, коммунальным и проч. хозяйством.

По районам потребления Кемеровский уголь имеет распространение на район Томской и Омской дорог и частично на Туркзиб. В перспективе намечается выжиг кокса в Кемерово исключительно на углях этого района без необходимости примеси привозных ленинских и прокопьевских углей. Надежду к осуществлению этого дают благоприятные результаты разведок качества углей левобережного месторождения в районе раз"езда Ишаново и проектирование строительства обогатительных фабрик.

На правобережной стороне к северо-востоку от Кемерово богатые перспективы имеет Барзасский район, расположенный в направлении строящейся линии Кемерово- Барзас. На базе открытых здесь месторождений сапропелитов в Кемерово строится нефтеперегоночный завод.

ЛЕНИНСКИЙ КАМЕНОУГОЛЬНЫЙ РАЙОН.

Кольчугинское каменоугольное месторождение (Ленинский рудник) расположено в центральной части Кузбасса и примыкает к ст. Кольчугино и ст. Байкаим Кольчугинской линии.

Запасы этого месторождения исчисляются по данным на 1/1-30 г. в количестве

По категории - А - 37.800 тыс. тн.
- В - 13.800 " "

ВСЕГО:- 51.600 тыс.тн.

Месторождение еще весьма слабо изучено, выявленных угольных пластов из коих часть разрабатывается существующим рудником, насчитывается - 12, мощностью от 0,72 до 4,5 мтр. в толщину.

Суммарная мощность пластов 19,7-30,8 метр. По качеству угли Кольчугинского месторождения относятся к типу газовых, длиннопламенных, жирных с содержанием летучих от 37,9 % до 47,0 % (в абс. сух. топл), идут для коксования, как примесь к более тощим углям. Теплотворная способность их 7400-7925 калл. В отношении возможности перегонки углей и получения из них жидкого топлива месторождение не имеет себе равных в Кузбассе, если не считать совершенно исключительный в этом отношении Барзасский район.

До 31 года рудник имел 3 шахты: Ленинскую, Емельяновскую и им. К.Маркса; в 31 г. вступает в строй шахта Байкаимская и уклон шт. Ленинской 3-25, в 32 г. Журинская 3 и Шахта "А".

Рудник за пятилетку значительно механизирован. Механизированная добыча к общей в 32 г. составляет: 81,1 %.

По удельному весу в общей добыче Кузбасса рудник занимал в 28 г. второе место и в 32 г. третье место.

Рост добычи и баланс угля Ленинского рудника за пятилетку и сравнительно с 28 г. представляется в следующем виде:

БАЛАНС ЛЕНИНСКИХ УГЛЕЙ (т.тн.).

Годы / Показатели.	28 г.	29 г.	30 г.	31г.	32 г.
Остаток на 1/1....	3,8	17,6	13,1	23,5	47,2
Добыча............	577,0	706,8	1087,6	1134,2	1412,5
ИТОГО прихода:..	580,8	724,4	1100,7	1157,7	1459,7
Расход на себенужды	13,8	14,7	34,6	25,2	55,4
Расход на месте...	26,7	20,8	62,3	72,6	70,6
ИТОГО расхода:..	40,5	35,5	96,9	98,8	126,0
Остаток на 1/1-сл.г.	17,6	13,1	23,5	47,2	59,7
ИТОГО без перевозки по жел. дор..	58,1	48,6	120,4	146,0	185,7
К погрузке........	522,7	675,8	980,3	1011,7	1274,0

За пятилетку добыча возросла почти в 2½ раза (на 144.8 %) против добычи в 28 г.

По данным за последние два года пятилетки (31 и 32 г) основными потребителями Ленинского угля являются промышленность Урала, Кемеровский коксохимический завод, Кузнецкий Металлургический Завод и железнодорожный транспорт (особенно Омская дорога и Турксиб).

Из погрузки 31 и 32 г. в районе Томской дороги осело ленинских углей в 31 г.- 190 т.тн. и в 32 г.- 240 т.тн., что составляет за каждый год 19%. Остальные 81 % сдавались на Омскую дорогу.

На вторую пятилетку в Ленинском районе намечено развертывание крупного шахтного строительства с типом шахт гигантов производительностью от 1500 до 3000 т.т. Одна из таких шахт- шахта Капитальная 2 начатая строительством еще в первой пятилетке, в 33 г. уже дает попутную добычу.

БЕЛОВСКИЙ РУДНИК.

Белово- Бабанаковское месторождение ленинского каменноугольного района расположено в 30 клм. к югу от Кольчугино на правом берегу р. Бочат, близь ст. Белово.

Запасы разведанной части месторождения определены на 1/1-30 г. по категории -

А -		млн. тн.
Б -	12	" "
С -	73	" "
Итого:-	85	млн.тн.

Всего выявлено 29 пластов угля мощностью от 0,75 до 2,5 мтр. присуммарной мощности 24,49 метров.

Угли по качеству типа Ленинских.

Все пласты содержат небольшие прослойки пустой породы.

До 31 г. в этом районе добыча угля не производилась. В 31 г. здесь заложена шахта мощностью 200 т.тн.,вступившая в эксплоатацию в 33 г. Добыча угля за 32 г. составила 8 т.тн. План добычи на 33 г. составляет 67 т.тн. С 34 г. намечается работа шахты на полную мощность.

ПРОКОПЬЕВСКИЙ КАМЕНОУГОЛЬНЫЙ РАЙОН.

Прокопьевский рудник расположен в южной части Кузбасса у ж.д. станции Усяты. По количеству запасов и качеству углей Прокопьевское месторождение является самым богатым в Кузбассе и ему по праву присвоено название " Жемчужины Кузбасса".

Запасы его по данным на 1/1- 30 г. исчисляются в количестве: по категории :

А -	33.800	тыс. тн.
Б -	74.700	" "
С -	1255.000	" "
ИТОГО:	1363.500	

Угли месторождения представлены большим разнообразием коксовые, энергические, флотские, доменные.

По спекаемости здесь встречаются от прекрасно спекающихся коксовых до неспекающихся типа тощих углей. Некоторые пласты

дают доменный уголь, применяющийся на Уральских заводах, для выплавки чугуна в доменных печах, вместо кокса. Суммарная мощность выявляемых угольных пластов 66,2 мтр. В отдельных районах (Красная Горка) суммарная мощность достигает 210 м. мощность отдельных пластов колеблется от Iм до 15 мтр. Простирание пластов идет на десятки километров. Падение их очень крутое, часто встречаются нарушения. Пласты, отличаясь большой мощностью, в то же время очень чисты, с небольшим содержанием минеральных примесей (золы 4,5%, серы 0,5%). При этом наиболее мощные пласты являются и наиболее чистыми. Эти качества относят их к лучшим углям Союза и определяют значение Прокопьевского месторождения в УКК, как основной топливно-энергетической базы.

В 1928 г. Прокопьевский рудник имел 4 шахты и штольни с общей годовой добычей 438,5 т.тн. За 4 года первой пятилетки введено в эксплоатацию 7 новых шахт, запроектировано и начато строительством 8 шахт и штолей. В 1932 г. действовало (давали добычу) 16 шахт и штолен. С 29 г. добыча рудника быстро растет увеличиваясь в 32 г. против 28 г. в 4 раза. С третьего места какое рудник занимал в 28 году он в 32 г. переходит на первое место по удельному весу во всей добыче угля по Кузбассу. Резко растет механизация рудника и механизированная добыча. Процент механизированной добычи к общей по годам составлял:

	28 г.	29 г.	30 г.	31 г.	32
% механизированной добычи к общей....		1,5	2,9	12,3	48,7

БАЛАНС ПРОКОПЬЕВСКОГО УГЛЯ (тыс. тонн.)

Годы. Показатели.	28 г.	29 г.	30 г.	31 г.	32 г
Остаток на 1/1 ...	6,1	15,3	12,5	35,0	132,6
Добыча	438,5	599,8	1088,1	1299,8	1941,5
ИТОГО прихода	444,6	615,1	1100,6	1334,8	2074,1
Расход на себенужды	22,9	20,6	33,3	25,5	84,1
Продажа на месте ..	2,8	0,2	44,3	114,1	68,3
ИТОГО расхода	25,7	20,8	77,6	139,6	152,4
Остаток на 1/1 сл.г.	15,3	12,5	35,0	132,6	136,2
ИТОГО без перевозки по ж.д........	41,0	33,3	112,6	272,2	288,6
К погрузке на ж.д.	403,6	581,8	988	1062,6	1785,5

Основными потребителями прокопьевских углей являются промышленность и жел. дор. транспорт.

На конец пятилетки- 32 г. первое место из всех потребителей прокопьевских углей принадлежит Магнитогорскому Металлургическому заводу.

Второе место занимает ж.д. транспорт (Томская, Омская и Пермская дороги).

Третье место- Кузнецкий Металлургический Завод, затем Кемеровский химический завод и проч. потребители.

Погрузка 32 г. по этим потребителям распределялась в следующих цифрах:

Вся погрузка прокопьевского угля	-	1785,5 т.тн.
В том числе:		
1. Магнитострою	-	689 " "
2. Жел. дор. транспорту	-	460 " "
Из них:		
Томской - 149		
Омской - 119		
Пермской - 176		
Проч. дорогам 16		
3. Кузнецкстрою	-	307 " "
4. Кемеровский хим. завод.	-	89 " "
5. Промышленность в р-не Пермской	-	163 " "
6. Прочим потребителям	-	77,5" "

В пределах Томской дороги в 32 г. из погрузки прокопьевских углей осело 575 т.тн. или 32 %, остальные 68% или 1210,5 тыс.тн. вывезено на Омскую и в основном на Урал.

В широчайших перспективах прокопьевского рудника по добыче угля дает представление развернутое в этом районе строительство мощных шахт - гигантов, одна из таких шахт Коксовая 1 будет давать в год 3250 т.тн. угля, она уже готова к сдаче в эксплоатацию и в Январе 1934 г. вступает в строй действующих шахт района. Кроме этой шахты по плану Кузбассугля в 1934 г. намечено сдать в эксплоатацию шахту № 3 с проектной мощностью в 1000 т.тн. в год и ряд менее мощных шахт - шахт. Зиминку, шахты № 7 и № 9 мощностью 300 т.тн. в год.

С 35 года намечена реконструкция и расширение шахты № 3 до мощности 3000 т.тн.

КИСЕЛЕВО-АФОНИНСКИЙ КАМЕНОУГОЛЬНЫЙ РАЙОН.

Киселево- Афонинское месторождение расположено к северу от Прокопьевского и в непосредственной близости с ним и является продолжением пластов последнего, тяготеет к ст.ст. Акчурла, Черкасов камень, Калзагай. По геологическому построению, качеству угля и пр. характеристике оно однородно с Прокопьевским.

Запасы этого месторождения по категории " А" пока небольшие, по категориям же " В" и "С" предполагаются весьма значительными. Подсчета нет.

В 1929 г. рудник имел 2 шахты -штольни с общей годовой добычей 42,5 т.тн. в 30г. три с добычей 49,9 т.тн. и в 31 г. и 32 г. число шахт доведено до 4-х с добычей в 31 г.- 268 т.тн. и в 32 г. 479 т.т. В том числе : добыча с шахт

Кузбассугля (УНШ) составила в 31 г. - 124,7 т.тн. и в 32 г. 293,8 тыс. тн., а остальное добыча Биметалла (б. Ленобанк) и крестьянских артелей.

Механизированная добыча в 32 г. составила 30 %.

Удельный вес рудника (без угледобычи Биметалла и артелей) в общей добыче Кузбассугля к концу пятилетки (в 32 г.) составил 4,1 %.

Баланс угля по руднику с 31 г. (без Биметалла и Артелей) представляется в следующем виде:

	31 г.	32 г.
Остаток на 1/1	-	58
Добыча	124,7	293,8
ИТОГО прихода.........	124,7	351,8
Расход на себенужды......	-	3,8
Расход на месте	29,5	55,2
ИТОГО расхода........	29,5	59,0
Остаток на 1/1 сл. года.	58,0	93,2
ИТОГО без перевозки на ж.д.	87,5	152,2
К погрузке	37,2	199,6

По данным за последние два года пятилетки (31 и 32 г.) из погрузки в районе Томской дороги осело Киселево-Афонинских углей в 31 г. 38 % и в 32 г. - 25 % Остальное количество сдавалось на Омскую ж.д.

По районам- потребителям вся погрузка распределялась так (тыс. тонн)

	31г.	32 год.
Район Томской дороги	19	50
Омской	31	93
На Урал	-	35
На Туркиб	1	22

По угледобыче и по новому шахтному строительству рудник растет быстрыми темпами.

В 1934 г. Кузбассуголь намечает сдать в эксплоатацию 4 новых штольни и шахты (Наклонная № 3, Акчурлинская № 23, шхт. № 2 четвертого района и шхт. Капитальная).

Годовая мощность этих шахт от 200 до 400 т.тн.

Механизированная добыча в 33 году составила по руднику 20%, а по плану 34 г. намечено довести ее до 60 %.

В ближайшие годы ввиду невозможности (по неудобству местности) дальнейшего расширения ст. Акчурла для погрузки угля предполагается эту станцию закрыть, а шахтам Киселев

ского района дать выход на ст. Черкасов Камень и Калзагай.

Тогда к выходу на ст. Калзагай будут тяготеть 3 шахты с общей добычей в 34 г. - 400 т.тн., а к станц. Черкасов Камень 7 шахт с добычей 700 т.тн.

АРАЛИЧЕВСКИЙ КАМЕНОУГОЛЬНЫЙ РАЙОН.

Араличевское месторождение расположено на юге Кузбасса по обоим берегам р. Абы в непосредственном соседстве с Кузнецким Металлургическим Заводом. Наиболее разведанной является левобережная часть месторождения, расположенная почти в районе заводской площадки в 4-х клм. к северо-западу от ст. Кузнецк. В этой части пока только и производится промышленная добыча угля Араличевским рудником.

Ископаемые запасы угля в этой части месторождения, подсчитанные на 1/1- 30г. составляют:

По категории - А - 700 тыс. тн.
Б - 2500 " "
С - 14000 " "

ИТОГО: -17200 " "

Всего в левобережной части месторождения вскрыто 9 пластов мощностью от 1,16 до 465 мтр. По качеству угли этого месторождения при содержании летучих до 9 %, относятся к типу полуантрацитов. В смеси с более жирными углями (Осиновскими) дают металлургический кокс. Недостатком месторождения является засоренность пластов прослойками пустой породы.

В более или менее крупном масштабе разработка Араличевского месторождения началась с 31 г. С этого времени и до конца пятилетки рудник имел две шахты Центральную и Тешев Лог с проектной годовой мощностью 160 и 180 т.тн.

Фактическая добыча рудника за 2 года составляла

	31 г.	32 г.
Добыча угля тыс. тонн......	283	339
% к предыдущ. году.........	-	120,3
% механизированной добычи.	-	10

БАЛАНС АРАЛИЧЕВСКОГО УГЛЯ ПРЕДСТАВЛЯЕТСЯ В СЛЕДУЮЩЕМ ВИДЕ:

	31 г.	32 г.
Остаток на 1/1	2,9	30,1
Добыча	282,3	339, 9
ИТОГО прихода........	285,2	369, 9
Расход на себенужды......	-	9,2

	31 г.	32 г.
Расход на месте	11,5	19,6
ИТОГО расхода.......	11,5	28,8
Остаток на 1/1 сл. года...	30,1	53,5
ИТОГО без перевозки по ж.д.	41,6	82,3
К погрузке на ж.д.	243,6	287,6

Основными потребителями араличевского угля в 31-32 г.г. были Томская и Омская дороги. В 1934 г. намечана сдача в эксплоатацию двух новых шахт рудника: Новой штольни и шахты Капитальной 1, мощностью в 300 и 450 тыс. тн. в год. В 32г. и в 33г. механизированная добыча рудника составляла 10 % к общей добыче; по плану 1934 г. Кузбассуглем намечено довести механизированную добычу до 37 % по руднику. С 35 г. намечается расширение шахты Капитальной до мощности 800 тыс. тн.

ОСИНОВСКИЙ КАМЕННОУГОЛЬНЫЙ РАЙОН.

Осиновское месторождение расположено в 20 клм. к югу от Кузнецка на правом берегу р. Кондомы.

Запасы этого месторождения в разведанной части выражаются по категории : А- 4500 т.тн.
Б- 6600 " "
С- 30500 " "

ИТОГО - 41600 " "

Всего выявлено шесть пластов мощностью от 1 до 3,4 мтр. при суммарной мощности 18 метров.

Все пласты с прослойкой пустой породы. По качеству осиновские угли пригодны для коксового производства при условии применения обогащения. С примесью 20-25% араличевских углей они дают прекрасный металлургический кокс.

Осиновский рудник начал развиваться с 31 года.

С 30 года начала строится Центральная штольня с запроектированной мощностью 400т.тн. в год.

С 31 г. штольня № 9 и штольня № 10 Елбанская мощностью по 250 т.тн.

В 32г. шахтное строительство продолжается и заложено еще ряд шахт и штолен.

В 33 г. на руднике всего шахт дающих добычу насчитывается уже 10 с общей фактической добычей за 33 г. 588 т.тн.

В небольших размерах добыча угля по руднику начала производиться уже в 30 г. В 31 г. попутно со строительством было добыто 125,7 т.тн. в 32 г. добыто 457 т.тн. в том числе 15% механизированная добыча.

За год с 31 по 32 г. добыча возросла на 250 %, т.е. в 3½ раза. Удельный вес рудника в общей добыче по Кузбассу в 32 г. составлял 6,4 %.

БАЛАНС ОСИНОВСКОГО УГЛЯ ЗА 31-32 г. (тыс.тн.)

	31 год.	32 год.
Остаток на 1/1	6,3	53,1
Добыча за год..................	125,7	457,1
ИТОГО прихода....	132,0	510,8
Расход на собенужды	–	10,9
Продажа на месте	13,2	7,6
ИТОГО расхода.....	13,2	18,5
Остаток на 1/1 сл. года........	53,1	1,6
ИТОГО без перевозки по жел.дор.	66,3	20,1
К погрузке на ж.д..................	65,7	190,7

Из указанной погрузки в районе Томской дороги осело в 31 г. 79% и в 32 г. 94%, а остальное количество сдано на Омскую дорогу.

По остальным потребителям перевозка осиновских углей распределяется так: (в тыс. тн).

	31 г.	32 г.
1) Район Томской дороги.............	52	463
В том числе:		
Для нужд жел. дорожн. транспорта.	6	79
" " Кузнецкого метал. зав.	43	362
" " Кемеровского хим. зав.	–	15
" " Прочих потребителей....	3	7
2) Район Омской дороги.............	8,7	24,7
3) На Урал	3	3
4) Р-н Турксиба.......................	2	

В перспективе рост рудника намечается за счет строительства крупных шахт ; так с 35 г. по плану Кузбасугля намечено начало строительства шахты Капитальной II, производительностью 1500 т.тн. в год.

М И К Б А С С .

Минусинский каменноугольный бассейн расположен в Хакасской автономной области, тяготеет к ст. Черногорские Копи. Площадь его в 650 кв.клм. своей восточной границей примыкает к р. Енисею; притоком Енисея Абаканом она разделяется на 2 части: северо- западную, где расположены Черногорские копи и юго- восточную с копями Изыхскими и Калагинскими. В первой выявлено 10 пластов мощностью более 1 метра в толщину с сум-

зарной мощностью 19,8 мтр., во второй 43 пласта из них 16 пластов имеют мощность более 1 метра и являются рабочими.

Возможные запасы для всего бассейна определяются в 14 млрд. тонн.

Угли Минусинского бассейна характеризуются следующими качествами:

Влажность	-	4,6 %
летучих	-	35-40 %
зольность	-	5-10 %
с е р ы	-	0,5 %
теплотворн.спос.	-	7000 кал.

В невыветренном состоянии уголь очень крепкий, вследствие чего добыча его производится исключительно взрывными работами и уголь получается в крупных кусках с очень незначительным выходом мелочи.

Естественные условия района весьма благоприятны для организации механизированной добычи, получившей применение, которой дает значительный производственный эффект.

В 28 г. рудник имел шахты № 3, №5, и 6, № 7 и 8 с общей добычей угля 261 т.тн. За 4 года первой пятилетки добыча угля по руднику возросла в 2 раза. По удельному весу в общей добыче угля по Кузбассу в 32 г. он составлял 3,7 %.

С 30 года рудник механизирован.

Механизированная добыча по годам в % % к общей составила:

28 г.	29 г.	30 г.	31 г.	32 г.
-	-	23,5%	65,3%	89,0%

БАЛАНС УГЛЯ ПО МИНБАССУ ЗА 28-32 г.г. (в тыс. тн).

годы / Показатели.	28 г.	29 г.	30 г.	31 г.	32 г.
Остаток на 1/1.	0,2	0,2	6,7	4,2	10,3
Добыча........	120,0	130,4	142,5	161,0	260,8
ИТОГО прихода:	120,2	130,6	149,2	165,2	271,1
Расход на себенужды	7,8	3,9	5,4	11,0	18,6
Расход на месте..	8,0	2,1	20,3	17,9	24,2
ИТОГО расхода	15,8	6,0	25,7	28,9	42,8
Перевозка водой.	-	4,5	5,2	7,6	8,0
Остаток на 1/1 сл.г.	0,2	6,7	4,2	10,3	8,8
ИТОГО без перев. по жел. дор....	16,0	17,2	35,1	46,8	56,6
К погрузке на ж.д.	104,6	113,4	114,1	118,4	214,6

Весь поступающий к погрузке уголь распределяется в местном сообщении в районе Ачинск Минусинской линии и ближайших восточных участков главной магистрали. При этом сама Томская дор. потребляет 75-80% от всей погрузки, а остальная часть перевозимого угля идет на нужды прочих потребителей и промышленн.

сельское хозяйство, быт) С 34 года в Минбассе намечено строительство новой шахты № 9 на производительность 400 тыс. тн. в год и вводом в эксплоатацию с 1936 г.

ПРОЧИЕ КАМЕНОУГОЛЬНЫЕ БАССЕЙНЫ В РАЙОНЕ ДОРОГИ.

Из прочих каменоугольных бассейнов района дороги, упомянутых в начале настоящей главы (Тунгусский, Канский, Чулымо-Енисейский) за годы первой пятилетки в промышленную эксплоатацию не один не вошел.

Более других изученым является Канский бассейн бурого угля. Здесь в 1932 г. начато строительство рудника. Уголь месного значения.

Следует еще отметить Головинско-Зибитуйское месторождение угля расположенное вдоль главной магистрали железной дороги между ст. Залари и Забитуй, представляющее продолжение Иркутского угленосного бассейна.

Запасы этого местрождения на протяжении 40 клм. при ширине 20 клм. составляет 8 млрд. тонн.

Промышленная эксплоатация этого месторождения начата в 1932 г. на Головинском руднике, где построена одна штольня. В 32 г. добыча угля составила 8,7 тыс. тн.

РУДНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

ЖЕЛЕЗО. Развитие железорудной промышленности в районе дороги непосредственно связано с пуском Кузнецкого металлургического завода, частично работающего на местной Тельбесской руде и с задачами дальнейшего расширения собственной металлургии.

За годы первой пятилетки были выявлены большие железорудные возможности Горной Шории и Минусинского района в результате чего Западная Сибирь может быть поставлена в число крупных железорудных районов Союза.

Если в начале пятилетки запасы железных руд Тельбеса и Темир-Тау исчислялись в 16 млн. тонн, то на 1/1 - 1933г. выявлен целый ряд новых месторождений в Горной Шории и в Минусинском районах и общие запасы железных руд в крае исчисляются уже в 442,7 млн. тонн.

Запасы Тельбеса и Темир-Тау исчисляются теперь в 28 млн. тонн, запасы Кандомской группы (в 80 клм. от линии Ахпун-Кандалеп) около 100 млн. тонн, запасы Тейской группы (в 200 клм. на юго-восток от Сталинска) до 130 млн. тн., запасы Абаканской группы до 80 млн. тонн. Из всех указанных месторождений особого внимания заслуживает Кондомская группа. В этой группе Таштагольское месторождение (в 101 клм. от Ахпуна) имеет исключительно выгодное сочетание как в отношении качества руды, не требующей совершенно обогащения, так и удобству залегания, благодаря которому часть руды может быть взята прямо с поверхности.

Содержание железа в этой руде от 55 до 70 % в то время как содержание железа в Магнитогорской руде только 6...

Тельбесская руда содержит железа 45% и Темир-Тау 50%.

В Тельбесе и Темир-Тау за годы первой пятилетки заложены рудники, расчитанные на производительность 1866 тн в год. В 32 году Кузнецкий завод уже получил Тельбесской руды 22,5 тыс. тн.

В Кондомской группе продолжаются разведки и ведутся подготовительные работы для строительства рудников.

Значение этих месторождений уже вырисовывается сейчас совершенно отчетливо, как поставщиков руды, по выходе их в полную эксплоатацию, в количестве 4-5 млн. тонн в год.

Тельбесс, Темир-Тау и Кандомская группа в конце второй и в третью пятилетку смогут удовлетворить большую часть потребности обоих Кузнецких металлургических заводов.

ЦИНКОВАЯ РУДА. Месторождения цинковой руды в районе дороги сосредоточены на Салаире. Общий запас разведанных здесь руд на 1/1- 29г. составлял по категориям А+В в металлическом цинке 109,5 т.тн. и по категории С-19 т.тн. На 1/1- 32г. запасы эти в результате геологических разведок увеличились уже до 243,8 т.тн. по категориям А и В и до 127,4 т.тн. по категории С. Запасы с избытком обеспечивают потребности Беловского цинкового завода на полный амортизационный срок.

Ближайшей задачей является освоение этих запасов как в отношении разворота работы рудников, так и в особенности в отношении обогащения добытой руды без чего она не может быть употреблена заводом.

В настоящее время строительство обогатительной фабрики на Салаире уже заканчивается и в ближайшее время Беловский Цинковый завод будет работать на собственной рудной базе. В будущем на этой же базе частично будет работать Кемеровский завод.

МАРГАНЕЦ. За годы первой пятилетки в районе дороги разведано Мазульское месторождение марганца в 14 клм. от ст. Ачинск с запасами руды до 1 млн. тн. с выходом марганца 18-20%, а при обогащении 30 %.

За пятилетку здесь построен рудник. В 33 году сдана в эксплоотацию ж. д. ветка соединяющая рудник со ст. Ачинск II. Руда поставляется Кузнецкому Металлургическому Заводу.

ФЛЮСЫ. Добыча флюсов производится в районе ст. Гурьевск (известняк, огнеупорная глина) ст. Бускускана (известняк) и ст. Кача (доломит).

Темп развития этой отрасли промышленности непосредственно связан с эксплоатацией Кузнецкого Металлургического завода.

Погрузка местных флюсов в адрес Кузнецкого Металлургического завода началась с 32 г.

Запасы добыча и погрузка флюсов за 31-32 г.г. характеризуется следующими данными (по материалам экономического обследования от Мая 1933г.).

Наименов. флюсов.	Район месторожден.	Запасы месторожд.	Добыча в тн. в 31 г.	Добыча в тн. 32 г.	Погрузка в тн. 32 году.
Известняк	ст. Гурьевск	20 мл. тн.	86600	139000	135211
Огнеупорн глина	" "	не устан.	55781	108500	15724
Известняк	ст. Бускуск.	10 мл. тн	-	3225	-
Доломит	" Кача.	неогранич.	подготовление к работе.		

В 1931 г 1932 г.г. в Солтоно-Ненинском районе (Горная Шория) открыто крупное месторождение высококачественных огнеупорных глин, кварцитов доломитов и известняков. Для кузбасской металлургии это имеет то значение, что в перспективе, с освоением Салто-Ненинского месторождения (что связано с необходимостью транспортного строительства в районе) оба Кузнецких металлургических завода смогут в значительной доле свою потребность в огнеупорах и флюсах удовлетворять из этой местной базы.

ЗОЛОТО - В результате проделанной за первую пятилетку большой работы по реконструкции золотой промышленности она из отсталой в техническом отношении отрасли превратилась в

передовую.

Общая добыча золота по всему Зап.Сиб.Краю увеличилась за пятилетку более чем в три раза.

По Восточно-Сибирскому Краю механизированная добыча золота к концу пятилетки составляла более 60% всей добычи. В районе Томской дороги эта промышленность разбросана в различных местах в б. Енисейском и Минусинском округах, в Хакассии, в Горной Шории, на Салаире и в др. пунктах.

3. КОКСОХИМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

Коксохимическая промышленность получила развитие в районе дороги на базе коксующихся углей Кузбасса.

На протяжении всей первой пятилетки действует Кемеровский коксохимический комбинат и с 32 г. Кузнецкий коксовый комбинат в составе Кузнецкого Металлургического Завода. Кроме того, с 31 г. в Кузбассе заложено начало промышленности нефтеперегонки в виде постройки в Кемерово опытного завода по перегонке на нефть барзасских и ачинских сапропелитов.

КЕМЕРОВСКИЙ КОКСОХИМИЧЕСКИЙ КОМБИНАТ за годы первой пятилетки имел в своем составе до 30 г. 2, а с 30 года 3 коксовых батареи с общим количеством 150 печей. Кроме основной продукции - кокса, Кемеровский комбинат из побочных продуктов коксования вырабатывает

Смолу,
Бензин,
Толуон,
Нафталин,
Лакокраски и др. химпродукты.

Количество всей продукции за пятилетку по Кемеровскому комбинату составило:

	28 г.	29 г.	30 г.	31 г.	32 г.
Кокс т.тн.	173	182	356 x)	310	277
Химпродукты т.тн.	17	20	31 x)	24	26

Вся эта продукция почти полностью поступает на ж.д. транспорт с направлением в основном на Запад (Урал, Москва, Ленинград). Шихта для выжига кемеровского кокса за пятилетку составлялась из углей: кемеровских, ленинских и прокопьевских.

Соотношение отдельных видов угля израсходованного в шихте было следующее:

	1928 г.		1929 г.		1930 г.		1931 г.		1932 г.	
	Тысяч тонн	% к итогу	Тыс. тн.	% к итогу	Тыс. тн.	% к итогу	тыс. тн.	% к ит.	тыс. тн.	% к ит.
Кемеровский	134	57	115	47	153	33	122	31	143	40
Ленинский	63	27	59	24	84	16	50	13	93	26
Прокопьевск.	37	16	71	29	220	48	217	56	88	25
Алыкаевский	-	-	-	-	-	-	-	-	9	2
Проч. копей	0.1	-	0.2	-	4	1	1	-	21	7
ВСЕГО	234.1	100	245.2	100	461	100	390	100	357	100

x) Со включением особого кварт

С 30 года расход угля в шихту резко возрастает в связи с вводом в эксплоатацию третьей батареи коксовых печей. Из таблицы видно, что к концу пятилетки 40 % шихты составляли кемеровские угли и 60% привозные.

В перспективе с развитием Алыкаевского района Кемеровского месторождения (шахта Пионер) намечается составлять всю шихту из комбинирования углей только кемеровских месторождений.

Для железнодорожного транспорта это даст значительное сокращение пробега прокопьевских и ленинских углей в местном сообщении, что имеет тем большее значение , если учесть ,что с 34г. Кемеровский коксохимический комбинат будет иметь в эксплоатации 5 коксовых батарей с общей продукцией 830 т.тн. кокса в год.

Баланс Кемеровского кокса за первую пятилетку представляётся в следующем виде: (тыс. тн).

Годы / Показатели.	28 г.	29 г.	30г.	31 г.	32г.
Остаток на 1/1	19	21	11	3	3
Продукция за год..	173	182	356	310	277
ИТОГО приход...	192	203	367	313	280
Расход без перевозки по ж.д.........	1	8	65	14	21
Остаток на 1/1 сл.г.	21	11	3	3	7
Погрузка на ж.д....	170	184	299	296	252

КУЗНЕЦКИЙ КОКСОХИМИЧЕСКИЙ КОМБИНАТ - действует в составе кузнецкого металлургического завода.

При пуске на полную мощность он будет иметь 4 батареи коксовых печей на общую производительность 1200 т.тн. кокса.

В 1932 г. вступили в строй действующих батарей № 1 и 2 с Февраля месяца. До конца 32 г. ими выдано кокса 357 т.тн. из которых 236 т.тн. израсходовано доменным цехом завода в том же 32 г.

На указанное количество продукции кокса в 32г. расход угля составил 477 т.тн. при следующей шихте:

Осиновский	-	242 т.тн.	- 50 %
Прокопьевский	-	228 " "	- 48 %
Киселевский	-	2 " "	} 2 %
Ленинский	-	5 " "	
ВСЕГО:	-	477 т.тн.	

С 33 г. в состав шихты в виде просадки вместо ленинских входит аралический уголь.

Перспективы развития коксохимической промышленности - это пуск обоих коксовых комбинатов Кузнецкого и Кемеровского на их полную мощность, строительство нового коксового комбината

при втором Кузнецком заводе и строительства ряда полукоксовальных установок в Кузбассе для перегонки ленинских углей (и углей типа ленинских) на нефть.

4. ЧЕРНАЯ МЕТАЛЛУРГИЯ.

К началу первой пятилетки в районе Томской дороги действовал один Гурьевский Металлургический завод с производительностью (в 28 г.) до 5,5 т.тн. чугуна. Завод находился в ведении Сибугля. В составе его имелись цеха : доменный с одной домной, мартеновский с одной мартеновской печью, прокатный, механический и кирпичеделательный. Общее оборудование завода было весьма примитивно и поэтому продукция завода в целом была незначительна.

С 29 года завод передан в ведение строительства Кузнецкого Металлургического завода и с этого времени является его вспомогательным цехом, снабжая Кузнецкий гигант необходимым ему сортовым железом, чугунными отливками и огнеупорным кирпичем.

За период первой пятилетки Гурьевский завод расширен, построена вторая мартеновская печь на 20 т.тн. и оборудование завода значительно обновлено. В результате, количество продукции завода увеличилась по отдельным сортиментам более чем в 3½ раза. С 28 г. по 32 г. продукция Гурьевского завода выражалась в следующем количестве по сортиментам:

	Продукция:					
	28 г.	29 г.	30 г.	31 г.	32 г.	32 г. в % к 28 г.
Чугун тн.	5482	6235	7138	8661	8336,5	152 %
Болванки тн.	6267,3	8677	9511	10284	17350	277 %
Прокат тн.	5378,5	7928	12746	16313	16072	299 %
Литье чуг. "	725	1239	2253	2501	2528	349 %
" стальн. "	-	-	67	131	200,5	-
" цветн. "	9	3	17	41	335	372 %
Огнеуп. изд. тн.	1920,5	3120	4558	6581	6873	358 %

Особенно резко увеличен с 30 года выпуск проката (с 7 т.тн. до 12 т.тн.), что вызвано потребностями строительства Кузнецкого Металлургического завода.

Основное сырье – руду, огнеупорную глину, известняк – завод получает на месте.

Топливом служат ленинский и прокопьевский уголь и дрова (получаемые на месте).

Количество израсходованных основных видов сырья и топлива с 30 г. составило:

	30г.	31 г.	32 г.
Руда железная т.тн.....	12,6	13,5	14,3
Лом железная " "	19,3	20,4	18,7
Каменный уголь" "	37,6	53,4	64,3
К о к с ..... " "	0,86	0,98	1,39

КУЗНЕЦКИЙ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ ЗАВОД является основным звеном Урало- Кузнецкого Комбината.

Строительство его началось с весны 29 г. и первая очередь закончена в рекордно-короткий срок в 2½ года.

Завод имеет в своем составе пять основных цехов- доменный, мартеновский, прокатный, коксовый, вроде самостоятельного комбината (см. раздел Коксохимической промышленности) и ГРЭС и целый ряд вспомогательных цехов - водопровод, котельный цех, механический, кузнечный, огнеупорный, ремонтно- строительный и др.

ДОМЕННЫЙ ЦЕХ при работе на полную мощность будет давать 1200 т.тн. чугуна в год, в его составе будут работать 4 домны мощностью -2 по 250 т.тн. в год и 2 по 350 т.тн.

В 32 г. вступили в эксплоатацию домны № 1 и №2, в апреле и июне 32 г. До конца 32 г. выплавлено чугуна 252,7 т.тн.

МАРТЕНОВСКИЙ ЦЕХ - при полной мощности будет иметь 15 печей с общей производительностью 1450 т.тн.стали.

В 32 г. вступили в строй первые три мартеновские печи, которые дали до конца года 33,3 т.тн. стали.

ПРОКАТНЫЙ ЦЕХ- имеет в своем составе блюминг (обжимный стан) мощностью в 1150 т.тн., рельсобалочный стан на 580 т.тн. и прокатные станы на 590 т.тн. Блюминг вступил в эксплоатацию с Ноября 32 г. За 32 г. всего получено проката 9,5 т.тн.

КУЗНЕЦКАЯ ГРЭС- по мощности будет в два раза больше Волховской станции и одной из самых больших тепло-электростанций, действующих в Союзе. Она расчитана на конечную мощность 110-160 тыс.квт.

Назначение этой станции- обслуживать не только Кузнецкий завод, но и Тельбесс.железнорудный район и все прилегающие к ней угольные станции района (Араличевский, Осиновский, Прокопьевский)

В 1932 г. с Января и марта мес. вошли в эксплоатацию две турбины на этой ГРЭС мощностью по 6000 квт. и одна в 24000 квт.

Вся продукция Кузнецкого Металлургического Завода в 32 г.составила:

Чугун	-	252,7т.тн.
Сталь	-	33,3 " "
Прокат	-	9,5 " "

Основные виды сырья, израсходованные Кузнецким Металлургич. Заводом на производство продукции, выпущенной в 32 г. выражаются (по данным экономического обследования от мая 33г) в следующих количествах: в тыс. тн.

(таблицу см. на следующей странице)

	Доменн. цех.	Мартен цех.	Прокат. цех.	Литейн. цех.	Кокс. цех.	ВСЕГО
Руда желез. магнитогорск.	431	-	-	-	-	431
" жел. местн.	22,5	-	-	-	-	22,5
" марганцев.	7,3	4,2	-	-	-	11,5
Флюсы: известн.	67,1	3,9	-	0,3	-	71,3
" доломит...	14,9	-	-	-	-	14,9
" кварцит и гравий...	12,9	-	-	-	-	12,9
" магнезит.	-	0,4	-	-	-	0,4
Чугун	-	26,0	-	4,6	-	30,4
Л о м ь.........	-	8,6	-	0,2	-	8,8
С т а л ь	-	-	12,6	-	-	12,6
К о к с	236,2	-	-	0,2	-	236,4

Перспективы черной металлургии на вторую пятилетку намечены тезисами к 2-й Краевой Партийной Конференции Зап. Сиб. Края - это: 1) освоение к 35 г. полной мощности 1 Кузнецкого Металлургического Завода, т.е. по чугуну-1200 т.тн по стали-1450 т.тн, по прокату - 1150 т.тн, 2) подготовке с 34 г. к строительству II-го Кузнецкого Металлургич. завода с расчетом выдачи им в 37 г. первой продукции чугуна. 3) Коренная реконструкция Гурьевского металлургического завода.

5. ЦВЕТНАЯ МЕТАЛЛУРГИЯ.

Цветная металлургия в районе дороги создана в период первой пятилетки в виде Беловского Цинкового Завода. К постройке этого завода было приступлено в 28 г. и пуск первой очереди завода состоял в Январе 1931 г.

Завод имеет в своем составе 3 обжиговых печи Ведже и 10 дистилиционных печей. Полная мощность завода 12.775 тонн цинка. При заводе строится серно-кислотный завод на 25 т.тн. серной кислоты.

Продукция Беловского Цинкового завода составляла в 31 г. 1829 тонн цинка и в 32 г.- 4162 тн. цинка. Вся продукция отгружалась на Урал и в центральные районы Союза и лишь в незначительной доле на Восток.

Сырье- цинковые концентраты - завод получал в 31-32 г с Риддера, с Урала и с Северо- Кавказа, всего получено в 31 г - 10 тыс. тн. и в 32 г.- 18 т.тн. концентратов.

В перспективе с окончанием постройки обогатительной фабрики на Салаирском руднике и ж.д. ветки на этот рудник- завод будет работать на местных Салаирских концентратах.

Перспективы цветной металлургии на ближайшие годы- это освоение полной мощности Белоеского Цинкового завода и окончание строительства первой очереди Кемеровского цинково-свинцово-сернокислотного комбината на 50 т.тн. цинка, 9 т.тн. свинца и 100 т.тн. серной кислоты с расчетом пуска на полную мощность во второй пятилетке (тезисы ко 2-й партконференции Зап.Сиб. Края).

8. МАШИНОСТРОЕНИЕ И МЕТАЛЛООБРАБОТКА.

Удельный вес металлообрабатывающей промышленности и машиностроения по отношению ко всей продукции тяжелой промышленности в районе дороги весьма незначителен. Более или менее крупных заводов, исключая механические цеха, при металлургических заводах и при каменоугольных копях, а также железнодорожные мастерские, насчитывается всего пять: перечень их см. ниже.

За годы первой пятилетки эти заводы реконструированы, расширены и продукция их значительно возросла.

Приступлено к строительству новых, крупных машиностроительных заводов: Красмашстроя и завода горного оборудования в Анжурле.

Во второй пятилетке намечено строительство паровозостроительного завода и автомобильного завода в Сталинске и завода дорожных машин в г.Томске. Рост продукции существующих металлообрабатывающих заводов по годам первой пятилетки представляется в следующем виде:

Наименование заводов и показатели.	28г.	29 г.	30г.	31г.	32г.
1. Механический Чугуно-Литейный Завод "Республика" в Томске.					
Чугунное литье тонн..........	46	68,2	90,2	83,4	96
2. Завод Металлист Кузбассугля в Томске.					
Разные изделия тонн........	-	-	-	-	1890
3. Весовой завод в Томске.					
Весы шт...............	-	-	-	-	3800

Наименование заводов и показатели.	28г.	29г.	30г.	31г.	32г.
4. Механический завод Востсиблеса в Красноярске.					
Чугунное литье тонн....		297,3	662,7	386,5	720.
5. Механический завод в Кемерово.					
Шахтное оборудование тн.	-	227,8	1930	3335	2930

7. СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ.

Производство стройматериалов в районе тяготения дороги как по оборудованию так и по производственной мощности носило исключительно полукустарный характер как в довоенное время, так и в период первой пятилетки.

С началом строительства Кузнецкого Металлургического Комбината, от промышленности стройматериалов потребовалось большого разворота, чтобы обеспечить строительство-Гиганта металлургической промышленности. Выросла заново целая сеть новых мощных каменных и песчаных карьеров, кирпичных заводов и целый ряд других предприятий промышленности, заново реконструированных и механизированных, превратившихся из курстарной мастерской в большие заводы.

ПО ЦЕМЕНТУ. Бывший единственный завод Зап. Сиб. Края превратился в большой завод с годовой производительностью ОДИН МИЛЛИОН бочек портландского цемента. Продукция Яшкинского завода учетверилась к концу 32 г. в сравнениис 1929 г. По удельному весу в погрузке стройматериалов на Томской жел. дороге завод занимает в 1930 г- 17%, а в 1932 г. - 14%. Всю свою продукцию завод отправляет по ж.д. преимущественно в Кузнецк.

ПО КИРПИЧУ - В районе тяготения дороги по выработке кирпича и огнеупорных изделий 22 завода, из них: 6 заводов огнеупорных изделий, главнейшие:

КРАСНОЯРСКИЙ - на ст. Балай артели " Шамот" дает 2348 т. шт. или 7044 тн. огнеупорного кирпича и

КЛЮКВЕННЫЙ завод огнеупорных изделий - вырабатывает огнеупорный кирпич и шамотные изделия, с годовой производительностью 13.587 тонн, и четыре Кузнецких завода.

Кроме кирпичных заводов на ст. Тулун имеется комбинат огнеупоров с кераметическим производством, вступившим в эксплоатацию в Июне мес. 1931 г. и давший за 77 рабочих дней 720 шт. канализационных труб, в 1932 г. за этот же срок выпущено уже 2000 шт.

ПО АЛЕБАСТРУ Заводов по выработке алебастра в районе тяготения дороги три:

1. На ст. ТЫРЕТЬ-с полнойъ развернутой мощностью 87.000 тн. Продукция алебастра, гипс, молотый сырец и кирпич. Изготовленную продукцию вывозит по жел. дор. в Кузнецк, в Яшкинский цементн. завод и на Забайкальскую ж.д.

2. На ст. ОРОСИТЕЛЬНАЯ- находящийся в 10 клм. от раз"езда с полной развернутой мощностью 1200 тн. алебастра. Продукция завода по ж.д. вывозится в Кузнецк, Н.Сибирск и Томск.

3. На ст. УЧУМ- находящийся в 40 клм. в деревне Парилово, с развернутой мощностью 5000 тн. в год. Продукция поступает до ст. Учум проселочной дорогой на лошадях а от ст. Учум по ж.д. в Кузнецк.

4. На ст. Капчала- принадлежащий Управлению Томской ж.д. пущенный в Декабре 1932 г. с месячной производительностью 100 тн.

ПО СУЛЬФАТУ. На ст. Копьево- находящийся в 15 клм. от станции в деревне сульфатный завод промартели "Сибиряк" с полной развернутой мощностью 4000 тн. в год. Сырье добывает из озера Тускаль в 50 мтр. от завода. Запасы сырья в 100 млн. тн. Продукция идет, главным образом, в Бийск. Продукция поступает до ст. Копьево проселочной дорогой, автотранспортом стоимостью 1р.95к тонно-клм. и гужтранспортом стоимость 18 р. тн., доминирует гужтранспорт.

ПО ИЗВЕСТИ. Известь добывается в шести карьерах (2 карьера в 5-м районе и 4 в четвертом районе). Имеются оборудованные печи с полной развернутой мощностью этих карьеров 203.870 тонн, продукция поступает в Кузнецк, Кольчугино и Кемерово.

На ст. АРТЫШТА- имеется известковый завод с годовой производительностью в 32г.- 5436 тонн.

На ст. ООН - известковый завод с годовой производительн. 5400 тн. продукция вся поступает на ж.д. на ст. Абакан, Мариинск, Черногорские копи, Ададым, Крутояр и Ужур.

На ст. ЕРБИНСКАЯ - известковый завод с годовой производительностью

	1930 г.	1931 г.	1932 г.
Тонн	5000	6200	8900

Вся продукция поступает в Абакан.

ПО СЛЮДЕ. В 2-х клм. от ст. Н.Удинск находится фабрика по выработке слюды вступившая в эксплоатацию в 32 г. 20/III. Полная развернутая мощность 27 тн. в 1933 г.

Продукция транспортируется на запад и в Москву на электрокомбинат. Стоимость подвоза 1 тн. до ст. ж.д. 200 руб гужтранспортом. Сырье вывозится со ст. Слюдянка на растоянии 700 клм. Выпуск продукции в среднем в день 60-65 клгр. В данный момент идет строительство новой фабрики.

ПО КАМНЮ. Самый богатый район на дороге это Топкинский эксплоатационный район с такими большими карьерами как Зень-

ково. Запас 480.000 тн. с годовой производительностью 120 т.тн. Камень идет в Прокопьевск преимущественно на шахтное строительство. Шестановский карьер р-на ст. Бускускан с полной развернутой мощностью 60.000 тн. идет в Ленинск, Осиновку, Араличево, Акчурла исключительно по ж.д.

ГРАВИЙ И ПЕСОК. Беловский песчаный карьер находится на раз"езде 383 клм. Годовая производительность 27,3 т.тн. Продукция поступает в Белово, Гурьевск и Яшкино.

ПО КВАРЦИТУ. В Антиповском руднике Кузнецкого Металлургического завода добывается кварцит. Строительство и подготовительные работы начались с 1930г. а в эксплоатации находится с 1/1-33г. с полной развернутой мощностью 75 т.тн., тяготеет к ст.Суджинка на расстоянии 9,1 клм. продукция по жел. дороге поступает в Сталинск и Гурьевск.

8. ЛЕСНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

Характеристика развития лесной промышленности в районе дороги за пятилетку помещена в разделе " Лесное хозяйство".

9. ОСТАЛЬНЫЕ ПРОИЗВОДСТВА

Из остальных производств наиболее крупные предприятия района дороги, имеющие значение для транспорта сведены в следующей таблице:

Наименование предприятий и местонахождение.	Род продукции.	Единица измерен	Выработано продукции 28г.	29г.	30г.	31 г.	32г
1-й Экспл. р-н.							
Спичечная ф-ка "Сибирь" в Томске.	Спички.	тн.	1715	2002	1916	2018	2184
Спиртоводочный завод в Томске..	Хлебн. вино.	"	3360	3360	4947	6628	5110
" " Мариинске	-"-	"	-	-	-	-	1650
" ст.Критово.	-"-	"	974	1075	1966	2812	1762
Дрожжевой завод в Томске........	Дрожжи	"	417	398	370	589	490
Пивоваренный завод в Томске.....	Пиво.	Гектлитр	-	11385	19434	15344	15884
	безалког напитки		-	3	7625	8710	9801

(продолжение см. на сл. странице)

Наименование предприятия и местонахожден	Род продукции	Един изм.	Выработано продукции				
			28г	29 г	30г	31 г	32 г.
П-й Эксплоат р-н							
Спиртоводочн. завод г Канск	Хлебн. вино.	тыс. дек. литр.	-	114	св нет.	231	267
" г.Кр-ск..	"	"	-	294 5	386,5	529,8	168,0
Обувная ф-ка г.Красноярск.	обувь.	тыс. пар.	-	692 7	994,7	824,2	568,3
фарфоро-фаянс ф-ка в Красноярске........	техн. фарф.	тн.	309,3	674,4	246,6	1030	1040 2
Ш-й Эксп.р-н.							
Льнозавод ст. З и м а......	Льноволокно.	тн.	-	-	-	-	47
Льнопеньков. завод г.Тулун.........	пеньк. издел.	"	-	-	-	-	81,8
Льнозав.ст. Н Удинск...	Льноволок.	"	-	-	-	-	58
1У-й Эксп.р-н.							
Кислородный завод ст.Кольчугино........	Кисл.	тыс. тн.		-	-	-	20,5
У-й Эксп.р-н.							
Пивоваренный завод "Заря" ст. Ачинск..	пиво б/алг. напитки.	тн.	-	-	-	-	100

10. ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ.

Мощность и работа главнейших электростанций общего пользования в районе тяготения к Томской ж.д. характеризуется не

конец первой пятилетки следующими показаниями:

Местонахождение электростанций.	Основное назначение.	Располагаем. мощность квт.	Количество выраб электроэнергии тыс квт./час
Томская	Коммунальн. и промышл.	1600	5300
Болотинская ...	Коммунальн.	200	592,4
Анжеро-Судженск	Промышлен.	7300	26600
Мариинск........	Коммунальн	130	300,8
Ачинская	-"-	136	309,2
Яшкинская	Промышлен.	1250	5873,7
Кемеровская	-"-	2000	1692
Ленинская	-"-	4500	9700
Прокопьевская	-"-	2500	14600
Беловская	-"-	2770	4878
Гурьевская	-"-	120	6025
Сталинская ТЭЦ..	-"-	30000	29500
Абаканская	Коммунальн.	97	121,8
Минусинская....	-"-	78	3400
Черногорская....	Промышленн.	584	415,9
Красноярская....	Комм. и пром.	3000	9500
Канская.........	Коммунальн.	115	320
Тулунская......	-"-	45	110
Енисейская.....	-"-	42	150

ПРИМЕЧАНИЕ: За неимением полных сведений настоящий список нельзя считать исчерпывающим и вполне точным. Кроме электростанций общего пользования в районе дороги имеется 22 железнодорожных электростанции, обслуживающих транспорт.

Ближайшие перспективы в области электростроительства в р-не дороги- это окончание строительства первой очереди Кемеровской ТЭЦ с пуском в 34г. на мощность 48 т. квт. и дальнейшее расширение Сталинской ТЭЦ до мощности в 34г. 108 т. квт. против 30т. квт. в 33г., а также строительство сети электропередач и перевод на ток районных станций всего Кузбасса и электрофикации железнодорожного транспорта.

ГЛАВА 2-я

СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО РАЙОНА ДОРОГИ.

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА.

Успехи социалистической индустрии, широкое развертывание кооперации, организации совхозов, являющихся образцами крупного социалистического земледелия, политике решительной борьбы с кулачеством, резко возросшая помощь советской власти деревне новой техникой, тракторами, машинами, финансовая поддержка созданию социалистического производства в деревне обусловили "коренной перелом в развитии нашего земледелия -от мелкого и отсталого индивидуального хозяйства к крупному и передовому коллективному земледелию, к совместной обработке земли, к машино- тракторным станциям, к артелям и колхозам, опирающимся на новую технику, наконец к гигантам -совхозам, вооруженным сотнями тракторов и комбайнов." (Сталин).

Сельское хозяйство района тяготения Томской ж.д., вступившее в первую пятилетку вице нескольких тысяч мелких крестьянских хозяйств к 1933 году -первому году второй пятилетки в корне изменило свое экономическое лицо представляя в основной своей массе значительные по размерам, в большинстве успевшие и организационно и хозяйственно окрепнуть коллективизированные хозяйства.

Наряду с колхозами быстро росли мощные совхозы -государственные зерновые фабрики.

Колоссальные успехи в деле коренного переустройства с/хозяйства достигнуть благодаря правильного Ленинского руководства краевых партийных организаций неуклонно проводящих генеральную линию партии.

Первая пятилетка - это сравнительно короткий исторический период, но по истине бурные большевистские темпы обеспечили решающие победы и сумели превратить Сибирь из бывшей царской колонии и каторги в мощный край социалистической индустрии и социалистического земледелия, идущий в первых рядах районов, страны пролетарской диктатуры и особенно Западно-Сибирский край, который заслуженно получил высшую пролетарскую награду -орден Ленина.

Посевные площади.

Доминирующей отраслью в сельском хозяйстве района дороги является земледелие.

Сибирский город дореволюционного периода по преимуществу являлся административным и торговым центром с очень слабо развитой, как правило, кустарной промышленностью с незначительным по числу населением, часто связанным с сельским хозяйством.

Наличие таких слабых в экономическом отношении городов безусловно не оказывало большого влияния на спрос с/хоз.продукта. Слабое развитие, а во многих случаях и полное отсутствие усовершенствованных путей сообщения, исключало возможность сбыта товарных излишков в другие районы России, т.к. далекого транспорта гужем хлеб разумеется не выдерживал.

Все эти факторы определяли сибирское сельское хозяйство, как хозяйство полутоварное.

Проведение жел.дороги привело к тому, что Сибирский хлеб вообще и хлеб районов дороги в частности нашел себе спрос на Урале и за Уралом. Переломный тариф (так назыв. "Челябинский перелом"), установленный помещиками в борьбе за поднятие цен на хлеб своих отсталых хозяйств в целях задержания потока Сибирского хлеба в Европейскую Россию во время войны (в 1915г.) был отменен, что способствовало Сибирскому хлебу получить доступ на Зауральский рынок.

Та-же железная дорога способствовала приливу в Сибирь большой массы переселенцев с запада, в огромном большинстве земледельцев.

Увеличение возможности сбыта Сибирского хлеба на Уральский и Зауральские рынки в результате отмены "Челябинского перелома" привели к значительному росту Сибирского сельского хозяйства, сопровождавшегося неизбежным при капитализме явлением расслоением деревни. За счет обнищания и разорения беднейшего и среднего крестьянства создавались крупные капиталистические кулацкие хозяйства, дававшие на вывоз из Сибири основную массу товарного хлеба.

Октябрьская революция изменила социальное лицо сельского хозяйства.

Генеральная линия партии в период первой пятилетки заключалась в последовательном усилении социалистических элементов в перевооружении сельского хозяйства силами индустрии в борьбе с эксплоататорской частью деревни. От политики ограничения кулака сделан переход к политике ликвидации его как класса на основе сплошной коллективизации.

Правильная генеральная линия партии и реализация ее привели к победе социалистического сектора в деревне.

На основе победы социалистического сектора сельское хозяйство района тяготения Томской дороги имеет значительные достижения, как в области посевных площадей, так в соотношении культур и повышении урожайности.

Посевные площади по секторам за последние три года пятилетки выразились в таких цифрах:

Посевная площадь в тыс. га.	1930	1931	1932
Всего посева........	1860	2104,3	2325,6
в т.ч. совхозы......	37,2	257,8	326,4
колхозы......	350	1179,4	1572,1
единоличн....	1425,8	609,3	400,7
прочие.......	47,0	57,8	26,4
В % совхозы..........	2,0	12,2	14,0
колхозы..........	18,8	56,2	67,6
единоличн.........	76,6	28,9	17,2
прочие*).........	2,6	2,7	1,2

ПРИМЕЧАНИЕ: 1: За 1932 год посевные площади, помещенные как в настоящей таблице, так и в последующих должны рассматриваться, как ориентировочные, т.к. по некоторым административным районам отчетных данных КрайУНХУ не имеет.

2: В "прочие" включены необобществленные посевы колхозников, а также посевы разных организаций и учреждений.

3: Кулацкие хозяйства выделить самостоятельно по состоянию отчетности не представляется возможным, почему они включены в единоличный сектор.

Соотношение между зерновыми и техническими культурами характеризуется следующей таблицей:

Удельный вес зерновых культур в посеве.

	1929г.	1930г.	1931г.	1932г.
1-й экспл.район...	88,2	88,3	87,7	86,8
2-й " "	90,8	88,7	88,0	88,3
3-й " "	89,7	89,2	86,1	85,3
4-й " "	91,8	88,1	88,8	88,1
5-й " "	89,0	87,9	88,7	89,2
По дороге	89,7	88,5	88,1	87,3
в т.ч. в пределах				
Зап.Сиб.Края....	89,3	88,4	88,3	88,1
Вост.Сиб.Края...	90,3	88,8	87,9	86,1

Удельный вес технических культур.

(в %)

	1929г.	1930г.	1931г.	1932г.
1-й экпл.район..	5,1	6,7	6,3	7,7
2-й " "	3,4	3,2	4,3	3,3
3-й " "	2,7	4,5	5,3	6,7
4-й " "	3,8	5,0	3,5	2,5
5-й " "	4,7	5,7	5,2	5,2
По дороге......	4,2	5,1	5,1	6,3
В т.ч. в пределах				
Зап.Сиб.Края....	4,7	6,1	5,4	5,7
Вост.Сиб.Края...	3,2	3,6	4,6	4,4

Следовательно, как по району дороги в целом, так и в его частях, входящих в состав административных краев - на протяжении пятилетки наблюдается постепенное снижение удельного веса зерновых культур в посеве, при заметном повышении удельного веса технических культур.

Из отдельных эксплоатационных районов в том же направлении выделяются первый (включающий в себя полностью льноводную северо-восточную и частично льноводную центральную зону) и третий районы.

Движется в обратную сторону - четвертый эксплоатационный район, что должно быть признано вполне естественным. Этот район обслуживающий Кузбасс имеет уже сейчас ярко выраженный "городской" характер. В ближайшие годы с развертыванием работы уже существующих промпредприятий и с организацией ряда новых гигантов промышленности эти "городские" черты будут выступать еще более рельефно. Здесь все внимание должно быть сосредоточено на создании продовольственной базы для рабочих, занятых в промышленности. Сельско-хозяйственная зона, окружающая Кузбасс должна быть обращена в молочно-овощную.

Помимо технических культур повышает удельный вес в посеве картофель, а в ряде мест и сеяные травы, до сих пор имевшие незначительное распространение.

Постепенное снижение удельного веса зерновых культур в посеве района дороги безусловно не должно рассматриваться как явление случайное. Оно выражает собой одну из форм воздействия на сельское хозяйство района в связи с его реконструкцией.

В силу необходимости мелкое единоличное хозяйство вынуждено было быть многосторонним, что создавало для него ряд трудностей и наносило ущерб. Хозяйство нужно было специализировать, но как говорил на 16 партс"езде т.Сталин "При мелком крестьянском хозяйстве серьезное проведение специализации невозможно, так как мелкое хозяйство, как хозяйство неустойчивое, лишенное необходимых резервов, вынуждено производить у себя всякие культуры, чтобы в случае провала на одних культурах можно было обернуться на других.

По принципу специализации Зап.Сиб.Край разбит на ряд производственных зон. В частности 1 эксплоатационный район охватывает главным образом, зону льноводную северо-восточную и в небольшой доле зоны льноводную центральную, пригородную и зерновую восточную. 1У район почти полностью отнесен к пригородной зоне (исключение составляет лишь один адм.-район, отнесенный к горно-животноводческой зоне). Наиболее многообразным по своему составу является У-й район, об"единяющий части зон зерновой -восточной, горно-животноводческой, конопляно-зерновой.

В географическом отношении П и Ш эксплоатационные районы дороги охватывают западную, наиболее мощную в сельскохозяйственном отношении часть Края. Направление хозяйства и здесь зерновое.

По эксплоатационным районам некоторые колебания, а по 5-му даже небольшой рост удельного веса зерновых культур, об"ясняется организацией целого ряда крупных зерновых совхозов.

Анализ пропорции важнейших культур внутри зернового хозяйства показывает, что как по району дороги в целом, так и по образующим его частям Западно и Восточно-сибирских краев преобладающим направлением было пшенично-овсяно-ржаное.

По отдельным эксплоатационным районам соотношение культур различно.

Так первый район имел овсяно-пшенично-ржаное направление, третий -ржано-пшенично-овсянное и три остальных пшенично-овсяно-ржаное.

Если говорить о географии культур в целом, то основным продовольственным хлебом в течение первой пятилетки была пшеница.

Преобладающей кормовой культурой повсеместно был овес (некоторое значение он имел в качестве продовольственной культуры).

Достигнув решающих успехов в социалистической реконструкции сельского хозяйства и добившись расширения посевных площадей колхозов и совхозов партией и правительством в период первой пятилетки была поставлена как центральной задача более решительной борьбы за повышение урожайности.

Благодаря социалистической формы нашего хозяйства способствующего развитию производительных сил и возможности резкого повышения производительности труда, в течении пятилетки в области повышения урожайности мы имеем значительные успехи.

Динамику урожайности по краям обслуживаемых Томской дороги характеризует следующая таблица.

Урожай в центнерах с га по всем зерновым культурам.

К р а я	1931г.	1932г.	1933г.
ЗСК.............	-	8,4	9,3
ВСК.............	4,5	7,2	9,4

В числе моментов, оказывавших отрицательное влияние на высоту урожая в районе дороги надо особенно отметить заморозки в конце лета, когда хлеба позднего сева находились еще в периоде цветения, т.е. были наиболее подвержены влиянию холода.

Сельское хозяйство района дороги имеет громаднейшие успехи. Но особенно они поднялись и дали свои результаты в 1933г. В частности об"явленная борьба "естественно-историческим" причинам позднего сева, стоившего государству ежегодно сотни тысяч пудов хлеба дала положительные результаты. Если мы возьмем темпы весеннего сева по Запсибкраю за последние три года, то будем иметь следующие показатели:

В 1931 году на 1-е мая было посеяно 1,1%, посевной площади, на тоже число 32г. - 7,9%, а на 1 мая 33года - 13,8%. На 15мая 31года - 14,8 в 32году - 35,0% и в 33г.-53,4. На 30 мая соответственно 35,6% 69,6% и в 33году 98,5%,т.е. к концу мая сев в Крае был закончен почти полностью. На 10 июня 31г. было посеяно лишь 71%, в 32г. -79,0%,а в 33г.-сев был закончен, с превышением на 7% против плана.

Эти данные говорят за выполнение директив Партии о проведении сева в наиболее короткие сроки и лишний раз подтверждают слова тов.Сталина "Нет таких крепостей, которые не взяли бы большевики".

Эти показатели могут характеризовать и положение в той части района дороги, которая разместилась в границах этого края.

Распределение урожая проходило, главным образом,при посредстве жел.дороги. Из рек в перевозках хлеба имели значение -Енисей и Томь. Последняя только на небольшом участке - между пристанью Томск и устьем. Выше Томска движение судов по Томи возможно только до спада весенних вод, т.е. в период,когда основная масса урожая уже реализована. По Енисею из адм.-районов, тяготеющих к прист.Минусинск водой перебрасывались значительные количества хлеба. Часть его, попадавшая в Красноярск, оседала здесь, но часть, в виде зерна, или продуктов перемола,переваливалась на ст.ст. Красноярск и Енисей опять таки на жел.дорогу.

По подсчету Томской ж.д. погружено в тыс.тн.из урожая 1929г. 625, 1930г.-455, 1931г.-650 и 1932г. - 565т.тн.разных хлебов.Значительная часть этой погрузки от 20 до 25% и даже больше(особенно в последние годы) носила характер дублирования погрузочной работы, так назыв. "повторные перевозки": с мельниц, с зерносушилок, и т.д. Если учесть этот момент то окажется, что от 85 до 90%всей товарной продукции сельского хозяйства района дороги поступало на колеса. Из товарных излишков урожая 30 года первичная погрузка выражалась в 86,7% и 32г.88,8%.

2. С О В Х О З Ы.

Непримиримость борьбы за Ленинскую генеральную линию партии обеспечили успехи совхозного строительства в районе дороги,как и во всем союзе.

Сибирь с ее огромным количеством свободных плодородных земель стала одним из важнейших районов развертывания совхозного строительства всех сельско-хозяйственных направлений.

За Уралом первые совхозы возникли в 1928г. Сибирь в этом отношении отстала приблизительно на год. Продукцию впервые сибирские совхозы дали еще годом позже (30г.)

30 и 31 годы - период широкого совхозного строительства. Последний год пятилетки также дал весьма значительные результаты в этом.

К концу пятилетки среди зерновых совхозов появились такие, которые насчитывали уже десятки тысяч гектаров посева (Крутоярский в Зап.Сибкрае, позднее разбитый на два самостоятельных,Камалинский, также разукрупненный, Куйтунский и Балахтинский в Вост. Сибкрае).

Все существовавшие к концу пятилетки (32г.) в районе дороги совхозы разбивались по видам следующим образом:

	Зап.Сиб. край	ВостСиб край	Итого:
1. Зерновые.......	3	6	9
2. Скотоводческие.	12	9	21
3. Свиноводческие.	5	7	12
4. Овцеводческие..	5	1	6
5. Коневодческие..	1	2	3
6. Масляные.......	5	-	5
7. Льноводческие..	3	2	5
Всего:	37	27	64

Географически эти совхозы размещаются по району дороги следующим образом:

ТИТУЛЬНЫЙ СПИСОК

трестированных совхозов, расположенных в районе Томской ж.д. по состоянию в 1932г.

№№ п/п	Наименование и вид совхозов	Станция ж.д к которой совхоз тяготеет.	Год организации.	Общ. земельная площ. тыс. га	Посевная площадь тыс. га.	Число голов продуктивного скота в тысячах.	Тягосила: Механическая Н.Р.	Тягосила: Рабоч лошад.
	ЗАПАДНО-СИБИРСКИЙ КРАЙ.							
	1-й эксплоатац. р-н.							
1	Поломошинский масл.	Тутальская	-	43	Нет свед.	5	нет	свед.
2	Ново-Кусковский масл.	Томск II	-	131,4	-	1,7	60	150
3	Томский масл.	" "	-	22,9	-	-	-	-
4	Овражный свин.	Богашево	-	18,8	-	нет свед.	202	нет свед.
5	Тимирязевский свин.	Томск II	-	0,5	-	-	25	"

6	Тяжинский скотов.	Тяжин	-	51,4		9	125	650
7	Тисульский "	Тисуль	1931	125	-	13,5	125	700
8	Боготольск. льноводч.	Боготол	1931	25,7	-	нет свед.	240	25
	II эксплоатац. р-н.							
9	Критовский льноводч.	Критово	1931	19,3	нет св.	-	200	72
10	Кемчугский "	Кемчуг	1931	18,0	1,6	-	220	42
	1У эксплоат. р-н.							
11	Толкинский масл.-мол.	Толки		42	нет свед.	4,9	270	нет св.
12	Трица " "	"		11,5	4,5	8,3	490	600
13	Заря свин:	"		11,5		5,0	390	нет св.
14	Ударник "	"		9,6	-	-	208	нет св.
15	Горняк масл. мол.	Кемерово		25	нет св.	7,2	550	400
16	Щегловский свин.	"		9,7	"	-	300	257
17	Крапивинский масл. мол.	Кольчугино		76,5		5,9	85	650
18	ЛенКулунцино скотов.	"		67,3	"	11,6	340	1000
19	Прокопьевский зернов.	Усяты Черкас. кам.	1930	93,9	15	-	2369	285
	У-й эксплоатац. р-н.							
20	Ацацымский зерн.	Ацацым	1931	60,7	6,8	-	850	120
21	Краснополянск. масл.	Глядень		34,2	нет свед.		144	160
22	Крутоярский зернов.	Крутаяр	1930	96,7	23,3	-	4584	289
23	Учумский овцев.	Учум		114,4	нет св.		930	600
24	Красный Июс скотов.	Июс		178	"	17,5	250	1000
25	Баградский "	Сон		246	"	2,5	нет сведен.	
26	Хакасский №42 коноводч.	"		124,9	"	нет св.	260	155
27	Аскысский овцев.	Уйбат		143		13,5	-	300
28	Таштыпский скотов.	Абакан		98,8	нет свед.		265	650
29	Хакасский овцев.	"		161,7	"	"	178	810
30	Курагинский скотов.	"		70	-	-	-	-

31	Енисейский овцев.	Абакан		46	нет свед.	37	100	600
32	Минусинский овцев.	"		78,6	"	63	969	650
33	Абаканский скотов.	"		96,9	"	нет св.	135	500
34	Саянский "	"		58,9	"	"	265	600
35	Идринский "	"		79,6	"	"	150	500
36	Ермаковский "	"		73,1	"	11,4	300	850
37	Каратузский "	"		72,5	"	нет свед.	190	700

ВОСТОЧНО-СИБИРСКИЙ КРАЙ.

П эксплоатац. р-н.

1	Красноярский зернов.	Красноярск	1932	61,8	21,	-	1791	нет св.
2	Таежный "	"	1930	86,9	13,9	-	2624	"
3	Ачинский скотов.	"	нет свед.				4261	"
4	Игришинский "	"	"	"	"	5858	300	"
5	Красный Маяк "	"	1930	19,5	2,6	4764	120	"
6	Новоселовский овцеводч.	"	1929	89,7	4,7	31261	690	"
7	Эдита свиновод.	"	Нет сведений					
8	Красн. Госконтина конев.	"	"		"	"		
9	Перво-Майский свинов.	Камарчага	1931	22,2	1,7	476	360	"
10	Балайский "	Балай	1931	14,1	2,1	3079	340	"
11	Имбежский "	Клюквенная	1931	6,0	0,9	563	300	"
12	Саянский зернов.	"	1932	100,9	-	-	900	"
13	Рыбинский скотов.	Камала	Нет свед.			3357	нет св.	"
14	Камалинский зернов.	Солянка	1929	85,8	23,5	-	3305	"
15	Канский "	Канск	1932	87,4	13,7	-	2388	"
16	Абанский скотов.	"	Нет свед.			2636	335	"
17	Тасеевский "	"	1930	183,9	8,9	5021	620	"
18	Канск-Госконюшня коневодч.	"	Нет сведений					
19	Дзержинский	данных нет	Нет свед.			2626	120	"

	Ш-й Эксплоатац.район.							
20	Вавроновский свинов.	Вавроновка	1931	10,3	1,8	2535	270	"
21	Укоэский "	Ук	1931	6,2	1,0	2338	240	"
22	Нижне-Удинский льноводч.	Н-Удинск	нет	сведений				
23	Тулунский льноводч.	Тулун	нет	сведений				
24	Ленинский свинов.	Куйтун	1931	12,1	3,7	4274	1380	
	У-й Эксплоатац.р-н.							
25	Балахтинский зернов.	Ужур	1930	108,3	30,2	-	4721	
26	Балахтинский льнов.	"	1930	151,7	7,3	4627	240	
27	Курбатовский льнов.		нет свед.			4332	нет св.	

Распологая довольно значительным тракторным парком, а также тяговой силой лошадей, Совхозы из года в год пополнялись новейшим достижением техники в с/хоз.машиностроении - комбайнами.

Если в 30 году по Запсибкраю (дать в дорожном разрезе не представляется возможным за неимением данных) совхозы имели 254 комбайна, то в 1933году их работало 1848.

По Востсибкраю (в пределах дороги) в 1932г.работало 394комбайна.

Эти данные показывают, что несмотря на короткие сроки своего существования совхозы распологают высокой технической вооруженностью.

Совхозы размещены по всей территории дороги неравномерно. Больше совхозов (при том различных систем) в У-м эксплоатационном районе.

Крупные зерновые совхозы во втором эксплоатационном районе.

Отличительной чертой совхозов четвертого экспл.района (за исключением значительного по размерам Прокопьевского зернового) был их характер, расчитанный на удовлетворение продовольственных потребностей местного промышленного населения.

Некоторое по сравнению с другими отставание по темпам совхозного строительства обнаружил 1-й экспл.район, где в силу местных естественно-исторических условий максимум данных к развитию имеют Совхозы животноводческие и льноводные.

Посевные площади Совхозов (всех систем) по годам пятилетки в районе дороги определялись такими цифрами:

(см.сл.страницу)

ПОСЕВНАЯ ПЛОЩАДЬ СОВХОЗОВ В ТЫС.ГА.

	1930г.	1931г.	1932г.
1-й эксплоат.район......	3,9	15,0	29,1
П-й " "	10,2	64,0	94,8
Ш-й " "	0,9	27,1	31,2
1У-й " "	5,8	44,2	46,1
У-й " "	16,4	107,5	125,2
По дороге...............	37,2	257,8	326,4
В т.ч. в пределах Зап. Сиб.Края................	26,1	166,7	200,4
Вост.Сиб.Края...........	11,1	91,1	126,0

Рост посевных площадей в % к предыдущему году:

	1931г.	1932г.
По дороге..............	593	126,4
В т.ч.в пределах Зап. Сиб:Края.............	538,7	120,2
Вост.Сиб.Края.........	720,7	138,4

Удельный вес совхозов по всей посевной площади района тяготения увеличивался из года в год.

Удельный вес совхозов во всем посеве в %.

	1930г.	1931г.	1932г.
1-й эксплоат.район.....	0,7	2,6	4,7
П-й " "	2,0	12,1	17,4
Ш-й " "	0,5	13,9	12,4
1У-й " "	2,6	15,5	16,2
У-й " "	4,0	20,1	20,9
По дороге.............	2,0	12,3	14,1
В т.ч.в пределах Зап. Сиб.Края..............	3,1	12,1	13,1
Вост.Сибкрая..........	1,6	12,6	15,8

УДЕЛЬНЫЙ ВЕС ЗЕРНОВЫХ КУЛЬТУР

в посеве совхозов.
(в %%)

	1930г.	1931г.	1932г.
1-й эксплоат. район......	7,7	73,3	56,7
П-й " "	67,6	85,9	87,1
Ш-й " "	55,5	87,1	91,3
1У-й " "	62,0	80,7	80,4
У-й " "	83,5	89,1	88,0
По дороге..............	67,5	85,8	84,2
В т.ч. в пределах Зап.Сиб.Края............	67,4	85,5	81,7
Вост.Сиб.Края...........	66,6	86,3	88,0
В среднем всех секторов по дороге..............	88,5	88,1	87,3

Такая конфигурация посева для анализируемого периода должна быть признана нормальной. Об"ясняется она тем, что во-первых, посев производили в больших размерах, главным образом, совхозы зерновые, во-вторых, и совхозы животноводческие - в первую очередь стали сеять зерновые культуры. Многие животноводческие совхозы в первой пятилетке находились еще в первой стадии своей работы и не успели еще создать значительных массивов культуры сеяных трав.

ПРОПОРЦИЯ ЗЕРНОВЫХ КУЛЬТУР В ПОСЕВАХ СОВХОЗОВ

Пропорция важ.зерн.культур в 32г.

(в %% ко всей площ.зерн.)

	Пшеница.	Рожь.	Овес.
По дороге............	61,5	2,0	34,2
В т.ч.в пределах Зап.Сиб.Края.........	61,5	1,6	40,4
Вост.Сиб.Края........	69,8	2,5	25,0

Следовательно, в Вост.Крае, где в основном только зерновые совхозы, превалирующей культурой должна быть пшеница, а в Зап.Крае значительное место занимают и совхозы других систем, культивирующие из зерновых прежде всего овес.

В Зап.Сиб.Крае (в части его тяготеющей к Томской ж.д.), где к концу пятилетки вес совхозов животноводческих и даже совхозов технических культур начал подниматься, уже стала определяться тенденция к некоторому снижению веса зерновых в общем посеве.

3. К О Л Х О З Ы.

"Система мелкого хозяйства при товарном производстве не в состоянии избавить человечество от нищеты масс и угнетения их". x)

Эти слова В.И.Ленина партией были положены в основу борьбы за социалистическую перестройку сельского хозяйства и разработан генеральный план наступления социализма по всему фронту.

" Мудрое руководство т.Сталина, великого мастера социалистической перестройки советской земли, обеспечило в беспощадной борьбе с врагами партии, со всеми и всяческими оппортунистами могучее движение сплошной коллективизации, разгром последнего капиталистического класса - кулачества.

Партия и вместе с нею один из ее отрядов -Западно-Сибирские большевики - добились окончательной победы колхозного строя в деревне". (Эйхе - колхозы ЗапСибири "Большевик №1 за 34г.)

Победы колхозного строя организационно-хозяйственное укрепление колхозов привели к тому, что посевные площади их за первую пятилетку, резко увеличивались из года в год и составляли в тыс.га:

	1930г.	1931г.	1932г.
1-й эксплоат.район......	63,9	342,8	458,3
П-й " "	101,7	292,1	334,1
Ш-й " "	31,9	94,6	174,2
IУ-й " "	50,0	162,4	178,0
У-й " "	102,5	287,5	427,5
По дороге..............	350,0	1179,4	1572,1
%роста против предшеств. года................	211,1	236,8	33,3
В т.ч.в пределах Зап. Сиб.Края..............	276,4	792,7	1063,8
% роста против предш.года	195,8	267,1	34,2
Вост.Сиб.Края...........	133,6	386,7	508,3
%роста против предш.года	272 2	188,8	31,3

x) цитировано по "Большевик" №1 -1934г. стр.66

Данные приводимые в следующей таблице, знакомят со степенью охвата коллективизацией посевной площади в разные годы пятилетки.

КОЛЛЕКТИВИЗАЦИЯ ПОСЕВНОЙ ПЛОЩАДИ

(в %%)

	1929г.	1930г.	1931г.	1932г
1-й эксплоат.район	3,2	11,9	57,9	73,6
П-й " "	5,6	20,0	55,4	61,3
Ш-й " "	2,7	17,2	42,7	69,3
1У-й " "	6,4	22,0	56,6	63,0
У-й " "	5,0	25,2	56,1	68,4
По дороге.........	4,6	18,8	56,0	67,5
В т.ч. в пределах Зап.Сиб.края......	4,5	18,4	57,3	69,3
Вост.Сиб.Края.....	4,9	19,4	53,5	53,8

О динамике количества коллективов разных форм и процента коллективизированных хозяйств дает представление следующая таблица:

	1929г.	1930г.	1931г.
1-й эксплоат.р-н			
Количество коллективов......	175	397	1599
%% коллект.хозяйств.........	2,2	8,5	40,9
П-й эксплоат.р-н			
Количество коллективов......	255	421	716
%% коллект.хозяйств.........	5,9	16,2	39,6
Ш-й эксплоат.р-н			
Количество коллективов......	88	167	403
%% коллекти.хозяйств........	3,1	16,0	43,5

	1929г.	1930г.	1931г.
IV-й эксплоат. район.			
Количество коллективов....	191	286	1144
%% коллектив. хозяйств...:	4,2	13,1	45,9
V-й эксплоат. район.			
Количество коллективов....	270	370	833
%% коллект. хозяйств.......	4,9	17,6	50,3
По дороге:			
Количество коллективов....	979	1641	4695
% % коллект. хозяйств......	4,0	13,2	43,8
В т.ч. в пределах ЗапСибкрая:			
Количество коллективов....	636	1053	3576
% %коллект. хозяйств......	3,5	12,4	44,9
Востсибкрая:			
Количество коллективов....	343	588	1119
% % коллект. хозяйств......	6,0	15,4	41,4

Вторая строка данной таблицы дает % коллективизированных хозяйств от всех крестьянских хозяйств района.

Рост количества коллективов по годам характеризуется следующими данными в %% к предшествующему году.

	1930г.	1931г.
По дороге..............	67,6	186,1
В т.ч. в пределах Зап. Сиб. Края..............	65,6	239,6
Вост. Сиб. Края.........	71,4	90,3

Таким образом рост количества коллективов был несравненно более интенсивным в части района дороги, расположенной в пределах Западного, нежели Восточного Сибирского Края. Рост числа коллективов шел в известной степени параллельно росту коллективизации.

В разные годы в среднем на 1 коллектив приходилось хозяйств (как семей, так и одиночек) и всей посевной площади:

На один коллектив

	Хозяйств.			Посева га		
	1929г.	1930г.	1931г.	1929г.	1930г.	1931г.
1-й экспл.район	18,1	34,9	39,1	140,6	161	214,4
П-й " "	23,2	35,1	58,9	118,4	241,6	408,0
Ш-й " "	15,0	37,1	43,2	65,9	191	234,7
1У-й " "	17,1	36,2	29,1	129,3	174,8	142
У-й " "	18,1	53,1	60,7	89,0	277,0	341,1
По дорге......	19,0	39,5	43,8	111,6	213,3	251,2
В т.ч. в пределах Зап.Сиб.Края....	17,8	41,7	40,9	115,3	205,5	221,7
Вост.Сиб.Края...	21,1	35,7	53,2	104,9	227,2	345,5

Таким образом в течение пятилетки имело место, как правило, укрупнение колхоза в среднем, как по числу семей, так и по размерам посева.

М Т С.

Достижения в строительстве колхозов и совхозов неразрывно связаны с достижениями страны в области индустриализации. (Ленин).

Машинотракторные станции- проводники индустриализации сельского хозяйства, организаторы хозяйственно-технического, политического и организационного руководства колхозами с каждым годом охватывают своим непосредственным обслуживанием все большее количество колхозов.

В районе дороги в западной части первые МТС возникли в 1930году, а в восточной только в 1931 году.

К концу пятилетки (32г.) сеть МТС в районе дороги представлялась в следующем виде:

№№	Наименование МТС	Ж.д.ст.к которой МТС тяготеет.	Местонахождения МТС (адм.район).	Год организации.	Механич.тягов сила.	
					Колич. тракт.	Их мощность.
	ЗАПАДНО-СИБИРСКИЙ КРАЙ					
	1-й Эксплоатац. район.					
1	Троицкая......	Ижморская	Ижморский	1931	17	255
2	Теплоречинская	"	"	"	22	285
3	Верх-Чебулинская	Мариинск	Мариинский	"	59	665
4	Коноплеводская	"	"	"	23	290
5	Сусловская....	Суслово	"	"	19	275
6	Тисульская....	Тисуль	Тяжинский	1932	17	255
7	Итатская......	Итат	"	1931	22	265
8	Боготольская..	Боготол	Боготольск.	"	52	565
	2-й Эксплоатац. район.					
9	Больше-Улуйская	Ачинск	Ачинский	"	22	285
10	Ачинская.......	"	"	1931	31	420
	4-й эксплоатац. район.					
11	Арлюковская....	Арлюк	Болотинск.	"	17	265
12	Усть-Сосновская	Шишино	Топкинск.	1931	56	686
13	Топкинская.....	Топки	"	1932	25	355
14	Титовская......	"	"	"	22	309
15	Худяшевская ...	Кольчугино	Ленинский	"	23	305
16	Шабановская....	"	Краснинск.	"	21	265
17	Ленинская......	Белово	Беловский	1931	40	675
18	Бочатская......	Бочаты	"	1931	33	623
19	Прокопьевская..	Усяты	Прокопьев.	"	20	255

20	Сталинская....	Кузнецк	Сталинск	1932	23	315
21	Кузецеевская..	Кандалеп	Горно-Шорский	"	17	255
	V-й эксплоатац. район.					
22	Березовск.(Гляд.)	Гляденъ	Назаров	1931	39	543
23	Ужурская......	Ужур	Ужурский	"	33	659
24	Шарыповская...	"	"	1932	18	270
25	Боградская....	Сон	Боградский	1931	31	385
26	Хакасская.....	Данных нет.	Хакассия	1931	32	653
27	Колмаковская..	Абакан	Минусинск	1932	18	265
28	Абаканская....	"	Краснотуран	"	27	330
29	Авангардная...	"	Каратузск.	1931	36	345
	ВОСТОЧНО-СИБИРСКИЙ КРАЙ.					
30	Светлолобовская	Красноярск	Новоселовск	1932	50	565
31	Красногорская..	"	Сухобузимский.	"	28	366
32	Минцерцинская	"	"	1931	35	390
33	Емельяновская	"	Красноярс.	1932	20	300
34	Шалинская.....	Камарчага	Манский	"	24	305
35	Березовская...	Зыково	Краснояр.	"	31	550
36	Толстихинская.	Клюквенная	Уярский	1931	31	550
37	Саянская......	"	Партизанск.	1932	30	375
38	Успенская.....	Заозерная	Рыбинский	1931	33	570
39	Абаканская....	Канск	Абаканск	1932	34	415
40	Кан-Перевозинская.	"	Канский	1931	36	600
41	Уринская.....	"	"	1932	27	370
42	Ирбейская....	"	Ирбейская	1932	21	310
43	Тальская.....	"	"	1932	20	300
44	Курайская....	"	Рождественский.	1932	30	385
45	Малиновская..	Ингашская	Нижне-Ингаш	1932	21	310
46	Нижне-Ингашская	"	"	"	29	375

47	Тайшетская....	Тайшет	Тайшетский	1932	27	320
	Ш-й эксплоатац. район.					
48	Худоеланская..	Худоелан.	Н.Удинский	1932	20	300
49	Шерагульская..	Шерагуль	Тулунский	"	31	380
50	Куйтунская....	Куйтун	Куйтунский	"	22	330
51	Кимильтейская.	Кимильтей	Зиминская	1931	30	540
52	Заларинская...	Залари	Заларинск.	1931	28	520
	У-й эксплоатац. район.					
53	Тюльковская...	Ужур	Балахтин.	1932	20	300

В МТС района дороги Вост.Сиб.Края работало 48 комбайнов по Запсибкраю до 3-х тысяч.

Средняя мощность трактора в МТС Востсибкрая равна 14,6 НР. Если эту мощность условно принять к Зап.Сиб.Краю, то общая мощность тракторного парка, имевшегося в распоряжении его МТС в составе 867единиц, выразится в 12600 НР.

В 1932г. МТС должны были охватить своей работой 49,4% всей посевной площади Зап.Сиб.Края. Из всей посевной площади этого Края на долю района дороги падало 20%. Ровно такая же часть МТС (из всех функционирующих в Крае) приходилась на долю района дороги.

5. ЕДИНОЛИЧНЫЕ ХОЗЯЙСТВА.

Вместе с победой колхозного строительства уменьшался удельный вес и роль единоличного сектора.

Площадь посева района дороги в единоличном секторе в тыс.га

	1930г.	1931г.	1932г.
1-й эксплоат.район	456,9	207,7	119,3
П-й " "	381,6	160,9	111,6
Ш-й " "	150,6	64,6	45,1
1У-й " "	167,1	70,1	47,4
У-й " "	269,5	106,0	68,4
По дороге:	1425,8	609,3	400,8
В т.ч.в пределах Зап.Сиб: края....................	893,6	383,8	235,1
" " Вост.Края......	532,2	225,5	156,7

Необходимо отметить, что если взять в качестве слагаемых посевн.площади колхозов и единоличников, то сумма их не будет в ряде случаев давать итога "вся" площадь, так как в последней кроме упомянутых сейчас величин входит еще необобществленные посевы колхозников, а также посевы различных организаций, учреждений и т.д.

Соотношение посевных площадей единоличников за 1930г, когда как уже указывалось, резко стала подниматься вверх волна колхозного движения и 1932г. представляется в следующем виде:

1932 год к 30 году в %.

Эксплоатационные районы:					По дороге:	В т.ч.в пределах.	
1	П	Ш	1У	У		Зап.Сиб. Края	Вост. Сибкрая
26,1	29,2	29,2	28,4	25,4	28,2	26,4	29,6

У единоличного сектора на протяжении пятилетки не только снижается посевная площадь количественно, но пропорция культур ухудшается и качественно, как видно из следующей таблицы:

Пропорция важнейших зерновых культур (в %)

Годы.	Район.	Пшеница.	Рожь.	Овес.
1930г.	По дороге.........	33,8	29,8	26,3
	В т.ч.в пределах Зап.Сибкрая.......	31,7	27,4	28,6
	Вост.Сиб.Края.....	37,3	33,8	19,8
1931г.	По дороге.........	29,1	40,7	20,4
	В т.ч.в пределах Зап.Сиб.Края......	27,9	38,5	23,1
	Вост.Сиб.Края.....	31,4	44,7	15,5
1932г.	По дороге.......	23,1	44,6	20,5
	В т.ч.в пределах Зап.Сиб.края.....	25,0	43,1	24,0
	Вост.Сиб.Края....	21,6	47,0	15,3

Как по району дороги в целом, так и по Краям систематически идет снижение удельного веса пшеницы с одновременным ростом его по ржи. Тенденцию к снижению обнаруживает и овес, что в местных условиях также бесспорно не может рассматриваться в качестве положительного явления.

Ухудшение качественного состава пропорции культур единоличного сектора и в частиности рост удельного веса в посеве ржи за счет сокращения пшеницы лишний раз подтверждает то положение, что в мелком хозяйстве невозможно провести более или менее правильную специализацию хозяйства, почти исключается возможность применения агротехнических мероприятий и машинной обработки земли.

6. М е л ь н и ц ы.

Мельничное хозяйство в районе дороги не удовлетворяло на протяжении всей пятилетки тем требованиям, которые к нему предъявлялись. Не внесли существенных изменений и те мероприятия, которые в области этого хозяйства приводились, так как они не могли коренным образом изменить положения. Оно продолжало оставаться напряженным. Особенно это чувствовалось в быстророслых промышленных центрах Кузбасса. Местные мелкие мельницы не в силах были покрыть даже небольшую часть потребного тарифицированного населения в продуктах, и последние в основном ввозились из-за пределов дороги с Запада.

Продукция тех мельниц, которые функционировали в восточной полосе района дороги в значительной доле транспортировались за пределы дороги в восточном направлении.

Из немногих самыми крупными и лучше других оборудованными были 2 Томские мельницы, прошедшие к тому же в период пятилетки процесс реконструкции.

Ряд улучшений был внесен и в оборудование и устройство других мельниц. Появились и новые мельницы.

Ущерб мельничному хозяйству был нанесен выбытием (сгорела) из строя хорошо оборудованной, выстроенной в последнее десятилетие мельницы в г.Ачинске.

Мельничная сеть в районе дороги по данным экономического обследования района в 33г. представляется (в 32г.) в следующем виде:

№№ п/п.	Наименование мельниц	Ж.д. станции к которым мельницы тяготеют.	Род двигателя.	Суточная производительность
	1-й Эксплоат. район.			
1	Томская № 6.......	Томск II	паров.	190
2	" № 7.......	"	"	160
	II-й Эксплоат. район.			
3	Красноярская......	Красноярск	"	55

4	Канская..........	Канск	паров.	60
	Ш-й économ. район.			
5	Тайшетская.......	Тайшет	"	28
6	Худоеланская....	Худоеланская	"	16
7	Тулуновская.....	Тулун	"	30
8	Куйтунская......	Куйтун	нефтян.	15
9	Зиминская.......	Зима	паров.	20
10	Залари..........	Залари	"	20
11	Кутулинская.....	Кутулик	нефт.	40
	1У-й район.			
12	Кемеровская.....	Кемерово	паров.	25
	У-й экспл.район.			
13	Минусинская 9с.	Абакан	"	120
14	" № 3	"	"	25

Сельское население (и базары в городах) обслуживались мелкими сельско-хозяйственными мельницами самого примитивного устройства. Таких мельниц по району дороги насчитывалось свыше 2000.

В движение огромное большинство их приводилось водой (до 90%) некоторая часть - ветром и незначительное количество их распологало механическим двигателем (лишь 4%).

Большинство мелких мельниц проработало 30-40 и даже больше лет и имели очень высокий процент износа (в общем около 50)

Производительность огромной части этих мельниц ничтожно. Средняя производительность мельниц (эти данные относятся к огромному большинству их) пропускать в сутки до 0,8 или в лучшем случае от 0,8 до 1,6 тонны зерна.

7. Элеваторы.

Быстрый рост колхозов сопровождающийся качественным улучшением в сельском хозяйстве с одной стороны и создание мощных совхозов с другой привели к тому,что количество зерновых культур, поступающих на государственные заготовительные пункты с каждым годом увеличивало свои размеры.

Основными средствами транспорта для переброски этих масс хлеба на далекие расстояния являлся транспорт железнодорожный.

В самый ответственный период работ железных дорог,период осенне-зимних перевозок к линии стягивалось колоссальное количество зерновых продуктов и фуража. Отставание транспорта от общих темпов развития народного хозяйства района дороги не обеспечивало быструю погрузку и перевозку этих масс хлеба,имеющиеся

складочные помещения по своей вместимости и оборудованию не обеспечивали хранение и переработку этого хлеба. Создавалось крайне трудное положение усложнявшееся еще тем, что хлеб, поступал далеко превосходнейшей кондиционные нормы сорности и влажности.

Хлеб нужно было не только хранить, но и сортировать и сушить. На очереди стал вопрос о строительстве непросто складочных помещений, а мехамбаров и элеваторов.

В этой области первая пятилетка прошла в районе дороги с большими достижениями. К ее концу - в 1932г. сеть элеваторов и мехамбаров имела следующий вид по данным экономического обследования дороги 1933г.

	Число мехамбаров и элеватор:	Общая мощность тн.	Средн. мощн. тн.	Общая суточ. производит.	
1-й экспл.р-н	9	21350	2372	4934	x) числителем показаны элеваторы, знаменат: мехамбары.
П-й " "	5/7 x)	60024	8575	3546	
Ш-й " "	4/6 x)	26812	2681	3618	
1У-й " "	3	4000	1333	1200	
У-й " "	6	27753	4260	4850	
По дороге....	27/13	139939	3498	18148	
В т.ч. пределах Зап.Сиб.Края	18/0	53103	2950	10984	
Вост.Сиб.Края	9/13	86336	3947	7164	

По отдельным годам пятилетки динамика емкости и работы сети всех механизированных складочных помещений представляется в следующем виде:

	Число элеватор. и мехамбаров	Общая их емкость.	Средняя емкость.	Общее колич. зерна пропущен. через них	В т.числе перевезено по жел.дороге.
1929г.	9	14055	1561	48720	42000
1930г.	14	36078	2577	107628	94344
1931г.	18	51928	2885	195409	147473
1932г.	40	139939	4163	454866	381694

Эти данные, хотя и собранные путем обследования, следует рассматривать в качестве ориентировочных.

Как видно из приведенных цифр не все поступившее на элеваторы и мехамбары количество хлебопродуктов передавалось для перевозки по жел.дор. Часть их расходовалась на месте.

Конечно, далеко не одними элеваторами и мехамбарами ограничивался запас складочных помещений из которых хлеб перебрасывался на колеса. Помимо немеханизированных складов, имевшихся в районе различных станций у "Заготзерно" был и еще ряд складских помещений в разных пунктах, в разных расстояниях от линии ж.д. к которой он по мере надобности и возможности подтягивался.

8. Успехи развития сельского хозяйства в 33году и ближайшие задачи.

Те коренные изменения, которые внесены были в течение первой пятилетки в дело организации сельского хозяйства в Восточно- и в особенности Западно-Сибирском Крае, те капиталовложения, которые были сделаны в этот период подвели серьезную базу под социалистический сектор этого хозяйства, создали для него возможность вступления во вторую пятилетку, призванную быть пятилеткой построения бесклассового общества, в таком состоянии, которое позволило бы ему итти в ногу со всем хозяйством страны строящегося социализма.

Имеется дальнейший значительный рост посевных площадей. Если сопоставить данные 1933г. с данными 1930г., то оказывается, что за три года по Зап.Сиб.Краю он достиг 28% и по Восточному Краю 20%.

Средний урожай в Зап.Сиб.Крае в 33г. на 26% выше нежели в 32г. когда она в свою очередь на 60% была выше предшествующего года.

Это результат упорного труда по взмету паров, вспашке зяби, рядовому севу, протравливанию и очистке семян, снегозадержанию и т.п.

Реализация хлебной продукции в 33г. прошла такими темпами, каких мы не встречали в прошлые годы. Закончена она в этом году (поскольку она выражалась в хлебопоставках) в обоих Краях значительно раньше нежели это наблюдалось раньше. В частности Зап.Край привел эту операцию к концу на 1½ мес. раньше назначенного ему Партией и Правительством срока. Интересны следующие данные. В то время, как на 1-е ноября 30г. план хлебозаготовок был выполнен по Зап.Краю на 53%, в 31г. на 51%, 32г. на 50%, в 33г. план хлебопоставок оказался реализованным на 76%.

Сеть машинотракторных станций в Зап.Сиб:Крае, насчитывавшая в 30г. всего 11 единиц, в 33году поднялась до 194, а тракторный парк в 6,5тыс. в 31г. достиг 15 тыс. единиц в 33г.

Помимо тракторов в распоряжение МТС Зап.Сиб.Крае насчитывалось 3тыс.комбайнов и 2тыс.автомобилей.

Если анализировать комплекс моментов, приведенных к успешному проведению сельско-хозяйственной кампании 33г. то в числе основных придется бесспорно, назвать организацию Политотделов при МТС.

Вся та энергия, весь тот труд, все материальные затраты, которые были вложены в сельское хозяйство Сибири имели и оправдали себя только потому, что они осуществлялись в области не единоличного, а быстро коллективизировавшегося хозяйства. В 33г. в Зап. Крае было коллективизировано 70,9% хозяйств (в переводе на площади эти цифры должны быть значительно выше) в Вост.Крае - 70,5% всех площадей. Здесь дело не только в высоком уровне, но также и в большой устойчивости показателей, как говорил в своем докладе на II Зап.Сиб.Краевой Партконференции Секретарь Крайкома ВКП/б/

тов.Эйхе "если пару лет назад колхозное движение переживало отливы и приливы, в отдельных районах были даже массовые выходы, то сейчас,как правило, выходов нет, состав колхозов закрепляется, из колхозов не уходят, крепко за колхозы держаться".

Показателем не только количественного,но и особенности качественного роста и значения колхозов является постепенное увеличение их удельного веса в хлебозаготовках (а затем и хлебопоставках).Так в Зап.Сиб.Крае в кампанию 30-31г. колхозы дали 1[illegible]% всего поступившего на заготпункты хлеба, 31-32г. -64%, 3[illegible]-34г. +точнее 33г. поскольку операция была закончена к 1-му декабря) - 72,7%. Если к последней цифре присоединить сдачу совхозов, то удельный вес в хлебопоставках всего социалистического сектора хозяйства поднимается до 86,5%.

Если сопоставить приведенные цифры, с характеризующими единоличный сектор хозяйства, то удельный вес его упал с 41% [illegible] до 5,4% в 33году.

Развертывалась и работа совхозов. Так в Вост.Сиб.Крае [illegible] уже 10,7% всех посевных площадей приходилось на долю Совхозных хозяйств.

Все эти успехи были достигнуты благодаря проведению [illegible] указаний, которые были даны тов.Сталиным и ЦК партии. Основные из них: закон о зернопоставках и лозунг "сделать колхозы большевистскими, колхозников зажиточными".

Западно-Сибирский Край за выдающиеся успехи в деле правильного проведения политики Партии и Правительства по переустройству сельского хозяйства на новые социалистические формы, постановлением Правительства награжден орденом Ленина.

Эта высокая награда обязывает партийные организации и всю советскую общественность, прежде всего к тому,чтобы напречь все усилия на устранение отдельных прорывов мест и подтягивания на уровень передовых, пока отстающие некоторые районы. Основными задачами поставленными Партией перед сельским хозяйством на [illegible] являются:

Добиться выполнения помимо сева по всем культурам в строго установленные сроки, проведя решительную борьбу, за давший на практике громадные результаты,-сверхранний сев. Продолжить организационно-хозяйственное укрепление совхозов и колхозов,правильно организовать в них труд и расстановку сил,овладеть высокой техникой сельскохозяйственного производства, добиться повышения урожайности не менее 9 цент.с га (в среднем по всем культурам) сделать колхозы и совхозы высокорентабельными предприятиями.

Г Л А В А 3.

ЛЕСНОЕ ХОЗЯЙСТВО РАЙОНА ДОРОГИ.

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЛЕСНОЙ ПЛОЩАДИ.

Лесные рессурсы Советского Союза, и в частности, составн[illegible] его частей- Вост. Сиб.Края и Зап. Сиб. Края, характеризует [illegible], как богатейшую в мире лесную страну, с несметными лесными [illegible]ствами. Для характеристики лесных богатств Советского Союза [illegible] удельного веса Сибирской его части достаточно привести -

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ЛЕСНОЙ ПЛОЩАДИ СССР.

	Общая лесная площадь.	% % площади Союза.	Удобная лесная площадь	% % площади Союза.
Всего по Советскому С.С.Р. тысяч га........	949.284	100	622250	100
В том числе:				
[illegible]ерный Край.........	79.077	8,4	58.324	9.4
Уральская область.....	74.557	7,8	35.862	5,7
Зап.Сиб.Край..........	66.472	7,0	37.283	6,0
Вост.Сиб. Край........	207.079	21,8	119.018	19,2
Дальн. Вост. Край.....	102.079	10.8	76.123	12,3

Приведенная таблица показывает, что лесной фонд (общая лесная площадь) Сибири равна 273.551 тыс. гектаров, что составляет 29% всех лесов Советского Союза.

Лесная площадь Сибирского Края расположена, между тундрой и степью шириною от 1000 до 2300 клм. на всем протяжении района на Томской жел. дороги.

Несмотря на одинаковый общий лесистый характер таежной области, здесь можно установить ряд хорошо, различающихся между собой растительных формаций.

Разнообразие почвенных условий (от тундр, чернозема до скалистых почв горных районов), разнообразие рельефа (от скалистых горных кряжей до низменных равнин) - все это имеет громадное значение, как в образовании состава насаждений, так и в деле эксплоатации их.

По совокупности всех, естественно, исторических условий леса района тяготения подразделяются на:

1. Равнинную тайгу,
2. Горную тайгу,
3. Восточную холмистую тайгу.
4. Сплошные лиственные леса.
5. Лесостепь и
6. Составные леса на дюнах.

Граничa на Севере с тундрой, простираясь на Востоке до водораздела между Енисеем и Леной равнинная тайга, захватывая северные части бывшего Ачинского,Красноярского и Канского округов, проходит в б. Тулуновском округе к ж.д. магистрали и соприкасаясь на этом участке своего протяжения с лесостепью, упирается в границу Б.М.А.С.С.Р.

В составе насаждений образующих равнинную тайгу входят: сосна, лиственница, кедр , пихта , ель, береза и осина.

Количество сосны увеличивается по мере продвижения на Восток, лиственница преобладает по мере продвижения на Северо- Восток, являясь преобладающей и почти исключительной породой на Севере. Кедр наибольшее распространение имеет на Западе района тяготения.

Продолжением равнинной тайги на Юге , на Алтайском и Саянском хребтах и их отрогах является горная тайга. Здесь часто господствует светлая тайга (лиственница). На Восточных участках много сосны и при том очень высокого качества.

Участие в составе горной тайги лиственных пород,значительно меньше ,чем в равнинной тайге.

Холмистая тайга расположена к Востоку от водораздела между Енисеем и Леной. Она характерна тем, что в ней Сибирская лиственница сменяется Даурской.

Сплошные лиственные леса , являются переходной зоной тайги в лесостепь.

Лесостепь отмечается в средних и южных частях б. Кузнецкого ,Ачинского,Красноярского, Канского и Минусинского округов. Господствуют березовые леса, встречающиеся отдельными колками.

Между участками леса,здесь развита травяная степь, богатая характерными представителями степной флоры.

Переход от лесостепи к степи постепенный и мало заметный. В районе дороги ярко выраженной степью является Абаканская, лежащая на каштановой почве.

2. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЛЕСОВ РАЙОНА ДОРОГИ И ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА 1931- 1932 ГОДА.

В район тяготения Томской ж.д. входят наиболее лесистые части как Запсибкрая, так и Востсибкрая, при этом наиболее освоенные, потому что дорога почти всеми своими линиями прорезает лесные массивы.

Общая посевная площадь организованного хозяйства полностью или частично втянута в эксплоатацию района дороги сейчас

составляет

84.238 тыс. гекторов и удобнойдля эксплоатации в данное время 54.652 тыс. гектаров.

В административном делении район дороги состоит из частей Востсибкрая и Запсибкрая, причем на долю первого приходится удобной лесной площади 28.936 тыс. га или 53 % и на долю второго 25.716 тыс. га или 47 %.

Удобная лесная площадь в районе дороги в пределах Востсибкрая в соотношении насаждений по данным Востсиблеспрома разбивается так:

Сосна	-	11036 т.га	или	38,1 %
Лиственница	-	4405 " "	"	15,2 "
Кедра	-	2283 " "	"	7,9 "
Ель	-	2204 " "	"	7,6 "
Пихта	-	3509 " "	"	12,1 "
Береза	-	3208 " "	"	11,1 "
Осина	-	2291 " "	"	8,0 "
ВСЕГО:	-	28.936 " "	"	100,0%

В пределах Запсибкрая соотношение насаждений по данным материалам Крайплана примерно распределить можно так:

Сосна	-	4269 тыс.га	или	16,6 %
Лиственница	-	591 " "	"	2,3 %
Кедр	-	3780 " "	"	14,7 "
Ель	-	977 " "	"	3,8 "
Пихта	-	8563 " "	"	33,3 "
Береза	-	5658 " "	"	22,0 "
Осина	-	1878 " "	"	7,3 "
ВСЕГО	-	25.716 " "	"	100 %

Из приведенных данных видно, что первое место приходится на долю сосны, которая в общем по району составляет 15.305 тыс. га или 26 %. В данное время сосна более других пород и эксплоатируется, как древесина мягкая, не требующая особых качестве инструментов и прочная сильно распространяющаяся в строительстве, горнодобывающей и машиностроительной промышленности.

Естественно, что при наличии такой громадной лесной площади, мы имеем громадный возможный годовой отпуск древесины.

Приняв расчеты Запсибкрайплана по определению годового прироста древесины (т.е. временного отпуска) можем определить возможный отпуск района дороги.

ГОДОВОЙ ПРИРОСТ ДРЕВЕСИНЫ РАЙОНА ДОРОГИ.

Породы.	Площадь удобная тыс. га.	Принят.ежегодн. прирост с 1 га.	Общий прирост (тыс м3).	
Сосна.......	15305	1,15	17.600	
Лиственница.	4996	0,77	3.847	
Кедр......	6063	1,07	6.492	
Ель	3181	1,17	3.722	

(см. продолжение след. страницы)

Породы.	Площадь удобная тыс.га.	Принят ежегодн. прирост. с 1 га.	Общий прирост (тыс. м3).
Пихта.............	12.072	1,17	14.124
Береза..............	8.866	1,01	8.955
Осина................	4.169	1,01	4.210
ИТОГО:.......	54.652	-	58.950

58.950 тыс. кубометров древесины мы можем использовать ежегодно, в самом же деле использовали в 1931 г.- 6578 тыс. куб. метров, что составляет 11,1 % от прироста и в 1932 г. -6315 тыс. куб. мтр. или 10,7% от прироста. Следовательно, только на 11% используем свои лесные богатства, а остальные 89%, при таких темпах развития и использования древесины обречены на гибель в лесу. Возможный годовой отпуск оставаясь ежегодно недоиспользованным создал такой резерв спелой древесины, который лесными организациями определяется в 3.074.285 тыс. кубометров.

Если запас спелой древесины сравнить с тем количеством леса, которое сейчас мы заготовляем, то заготовки составляют карликовую величину, и если даже заготовлять вместо теперешних 6500-7000тыс. кубометров - 10 млн. кубометров, то запаса спелой древесины хватит на 300 лет.

Несмотря на то, что сейчас в районе дороги организованная площадь в лесные хозяйства составляет 54.652 тыс. га, все же эта площадь в достаточной степени не изучена. Из 48 лесных хозяйств половина примерно, изучила свои леса, а половина из них знает свои леса недостаточно. Эта неравномерная изученность вытекает из неравномерного распределения лесной площади между этими 48 хозяйствами. Для подтверждения этого достаточно сравнить площадь Партизанского ЛПХ (находящегося в верховьях р. Кан), которая составляет 303.260 га с Ангарским (по р. Ангара), площадь, которого составляет 14.077.000 га или в 46 раз больше площади Партизанского.

В пределах Запсибкрая точно такая же картина. Если скажем лесозаготовительный Яйский участок Кузбассугля имеет площадь 120.090 га или Томский ЛПХ 855.866 га, то Бирюльский ЛПХ (на р. Чулыме) обладает 7.122.247 га., а Нарымский 14.070.000 га.

Отсюда следует, что северные леспромхозы, занимающие такие громадные лесные площади в районах мало населенных, неимеющих усовершенствованных путей сообщений остаются достаточно неизученными и наоборот маленькие Леспромхозы, находящиеся около ж.д. линий наиболее изучены и наиболее интенсивно эксплоатируются.

3. ОРГАНИЗАЦИЯ ЛЕСНОГО ХОЗЯЙСТВА В РАЙОНЕ ДОРОГИ.

В районе дороги мы имеем 4 лесозаготовителя, причем 2 в пределах Востсибкрая и 2 в Запсибкрае. Между тем этими заготовителями удобная лесная площадь распределяется так:

Востсиблеспром	-	24272	тыс. га	или	44,4 %
Востсибтранслес	-	4664	"	"	"	8,6 %
Запсиблесосбыт.	-	22762	"	"	"	41,6 %
Лес. Упр.Кузбасс.	-	2954	"	"	"	5,4 %
ИТОГО:.....		54652	тыс. га	или		100%

В свою очередь Востсиблеспром делится на тресты ,которых в районе 2 : Ирлес и Краслес, причем Краслес целиком в составе 12 Леспромхозов входит в район дороги и находится на территории 2-го Эксплоатационного района, основные базы,которого составляют Красноярск, Енисей, Канск, Тинская и др.

" Ирлес" входит, только двумя Леспромхозами- Зиминским и Заларинским, находящихся на территории 3-го Эксплоатационного р-на. Кроме того , в границах 3-го эксплоатационного района находится 4 леспромхоза Востсибтранслеса. Основными лесными базами 3-го района является ст. ст. Тайшет, Тулун, Н.Удинск и особенно Зима.

Запсиблесосбыт имеет 15 леспромхозов , которые частями тяготеют к 1 и 5 эксплоатационным районам . Что касается лесозаготовительных участков Кузбассугля, то они занимают собою весь 4-й район, базой которых является Кемерово и Кузнецк и часть их расположена в 1 районе , с тяготением к ст. ст. Яя, Пихтач,Сураново и др.

Использование лесов в районе дороги происходит, как указывалось- неравномерно и непропорционально с лесными площадями.

Для характеристики этого достаточно привести лесные площади и лесозаготовки 1932 г.

	Площадь тыс. га.	Загот. тыс. м3.
Ангарский	14.077	74,2
Манский	396	247.5
Балахтинский	424	163,1

Из приведенной таблицы видно, что несмотря на громадную лесную площадь АнгарскогоЛПХ, он заготовляет только 74 тыс. кубометров, в то время как Манский ,площадь, которого меньше Ангарского в 35 раз заготовляет больше Ангарского в 3,3 раза. Так обстоит дело в Северных Леспромхозах, находящихся в далеке от железной дороги с неудобным направлением течения главных рек в условиях отсталого хозяйства севера, с малонаселенностью, с наличием еще ряда причин не дающих пока возможности привлечь достаточного количества рабочих и лошадей для подвозки леса к сплавным рекам.

Лучше дело поставлено в южных лесных районах, где Народное хозяйство более развито , значительно большее количество населения, где лучшая обеспеченность путями сообщений, где реки ведут к железнодорожным линиям. К таким районам можно отнести верховья рек: Томь, Яя, Чулым, Енисей, Кан, Бирюса, Уда, Ия, Ока и др.

Наиболее интенсивно эксплоатирующие свой лес леспромхозы неравномерно разбросаны по всему району тяготения дороги. Они группируются отдельными кустами, доходящими до 3-х-5 леспромхозов, тяготеющих в конце концов к одной или нескольким точкам.

К таким точкам, имеющим сейчас наиболее даже решающее значение относятся кусты лесопромышленности, характеристика которых приводится ниже:

4. КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЛЕСНЫХ БАЗ РАЙОНА ДОРОГИ.

КРАСНОЯРСК - база лесопромышленносты.

В районе тяготения Томской ж.д. лесным центром и центром лесообрабатывающей промышленности является гор. Красноярск (ст. Красноярск и ст. Енисей). Красноярск в настоящем и в будущем будет оставаться и еще усиливать свое значение, как база,снабжения доброкачественной продукции не только сибирских,но и союзных районов потребления, кроме того, как район дабщий значительную долю, через Карскую экспедицию лесоматериалов на экспорт. Сырьевой лесной базой для Красноярска являются леса, находящиеся в верховьях реки Енисея и его притоков р. Маны и р. Базанхи.

Не говоря о тем лесных богатствах, которые расположены по р. Кан, ниже г. Канска, могущих сплавом итти до р. Енисея и за тягой в Красноярск , о тех больших лесах, которые находятся по р. Ангаре и ее притокам, так же от устья р. Ангары могущих быть доставленными в Красноярск за тягой - только сплавом в сплавной период 33г. в Красноярск с верховьях р. Енисея и притоков поступило 500.000 кубометров, тогда как в 1927 г. поступило только 280.160 кубометров. Рост , как видно, из цифр составляет 178 %. Этот рост будет увеличиваться по мере внедрения механизации в заготовки в Манском , Базайском, Н[illegible]ловском и др. участках, по мере усовершенствования под"ездных путей к сплавным рекам (Мана, Базаиха, Енисей).

Красноярск не только является центром концентрации круглого леса, но является и центром лесообработки. Существовавшие и существующие 4 лесопильных завода уже не справляются с переработкой поступающего леса, несмотря на их реконструкцию (обновлению станков, увеличение обрезных станков, устройство самотасок и других мероприятий.) Поэтому в 1932 г. начато и в 1933г. в основном закончено строительство мощного 4-х рамного, полностью механизированного деревообрабатывающего комбината, продукция,которого будет составлять 200-250 тыс. кубометров и при том разнообразного ассортимента, начиная от деталей стандартных домов и кончая фанерой и ящичной тарой.

Отправление лесных грузов ст. Красноярск и ст. Енисей, вместе взятых составляет:

	1928/29 г.	1929/30 г.	1931 г.	1932г.
Тыс. тонн.	98	94	150	174
Тыс. м3..........	163	156	250	291
% к предыдущ. году.	100	95	160	116

Рост за пятилетку составляет 178 %, росту отправления леса самый большой толчек дал 1931 г. Значительно снизился рост в 1932 г., что об"ясняется развертыванием в 1932 г. строительства в самом Красноярске (Красмашстрой и др.), потребовавшего большого расхода лесоматериалов на месте и плохой работы ж.д. транспорта.

Несмотря на большую неравномерность в навигационный период (500-600 тыс. м3 поступает в течение Июня-Сентября) все же эта неравномерность сильно не отражается на работе ж.д. транспорта. Это об"ясняется тем, что площадки Красноярск- ст. Енисей приспособлены к большему приему леса и большая часть, поступающего леса перерабатывается на лесопильных заводах, выпуск продукции которых больших колебаний не имеет.

Большое значение имеет с видами на усиление эксплоатации лесов , находящихся в верховьях р. Енисей и дальних притоков его р. Абакан , р. Туба и др. удобно расположенных для сплава леса по ним. Для использования этих лесов в районе у г. Абакана выстроен мощный древообрабатывающий комбинат, уже частично вступивший в эксплоатацию, дающий высокого качества продукцию, применяющуюся в авиастроении и других более ответственных видах промышленности.

ТОМСК - лесная база Кузбасса.

Второй базой является гор. Томск (ст. Черемошники и Томская ветка). Здесь условия несколько иные, так как лесные сырьевые базы находятся не в верх по течению р. Томи, а ниже Томска и не только на р. Томи, но и на р. Оби, Чулыме, Тыме и др. Если в Красноярск лес прибывает в основном сплавом, то в Томск подвозят его в баржах за тягой , что несколько осложняет развитие заготовок.

Станция Черемошники, как перевалочная лесная база, завоевала себе второе место на дороге. Существует она не так давно но рост ее значения очень быстро увеличивается. Чтобы проследить этот рост достаточно привезти следующие данные.

Перевалка лесных грузов на ст. Черемошники в тыс. кубометрах:

	1928 г.	1929 г.	1930г.	1931 г.	1932 г.
Тыс. м3.........	139	148	239	331	350
В % % к предыдущ. году.............	100	106	161	138	106

Черемошники выросли за первую пятилетку на 152 %.

Как видно, из данных, самый большой годовой прирост (61%) был в 1930 г. и это было вызвано тем развертывание индустриального развития Сибкрая , которое по заданию Партии и Правительства выразилось началом создания угольно- металлургической базы на Востоке.

Строительство соцгородов, строительство новых жел. дорожн. линий- так же требовало сотни вагонов ежегодного потребления леса.

Черемошники близко расположенные от Кузбасса, явились одним из основных поставщиков леса. На ст. Черемошники поступает не только круглый лес, но и обработанный в виде плах,теса, шпал, брусьев, досок и т.д. с заводов Тымского ,Ксеньевского, Чулымского и др.

Одной из основных задач освоения перевалочного в Черемошниках леса является его транспортирование на ж.д.,которое в свою очередь очень осложняется резкой неравномерностью поступления лесоматериалов.

Неравномерность поступления леса на Черемошники экономическим обследованием 33г. установлена следующая: вся перевалка происходит в течение примерно 6 месяцев, разбиваясь между собой в абсолютных цифрах и % % так:

Года.	Месяцы:						
	Май.	Июнь.	Июль.	Август	Сент.	Октябр	ВСЕГО:
1931г. куб.мтр.	47073	68587	64093	69114	44843	38029	331729
% %....	14,2	20,7	19,3	20,8	13,5	11,5	100
1932г. куб.мтр.	74163	68957	69806	46462	49984	43150	352522
% %	21,2	19,6	19,9	13,3	14,2	12,1	100

Такое неравномерное поступление леса на ст. Черемошники требует максимума механизации погрузочно-разгрузочных работ и высокой организованности как лесных предприятий, так и жел. дороги для того, чтобы не создавать пробки, освоить максимальный поток и этим не вызывать непроизводительного использования перевозочных средств как водного, так и железнодорожного транспорта.

Для того, чтобы не вызывать перебоев в работу пристани Черемошников жел. дорога должна свою работу в летнее время построить, так, чтобы могла ежегодно отгружать примерно 100-120 вагонов в сутки.

Только аккуратная отправка указанного количества вагонов леса с Черамошников летом может подготовить Черемошники к приему леса нового навигационного периода. Фактически на зиму оставалось большое количество невывезенного леса, чем часто ставились в затруднение ответствен. стройки в разгар летнего строит. сезона.

Что касается деревообрабатывающей промышленности, то значительно рентабельно в перспективе перерабатывать лес в устьях сплавных рек и потом погрузив его готовой продукцией доставлять в г. Томск и к ст. Асино- будущей Томск- Чулымской ж.д., так как переработанный лес можно быстрее погружать и разгружать, а это очень важно в смысле наиболее эффективного использования перевозочных средств.

Конечно, нельзя сказать, что лес полностью поступит переработанный, частично, будет развиваться переработка и в Томске на л/заводах и фабрике карандашной дощечки, а также будет поступать крепежный лес, переработки не требующий.

Погрузка лесных грузов ст.ст. Черемошники и Томск II за пятилетие следующая:

Показатели:	1928/29	1929/30	1931 г.	1932 г.
Тысяч тонн	12	90	135	159
" кубометров....	21	150	225	265
В % % к предыдущ.	100	714	150	118

Рост за пятилетку составляет 1260 % тогда, как Красноярск по лесопогрузке за пятилетку вырос только на 178 %.

В связи с этим и пристань и станция и Черамошинская ветка оказывались неподготовленными, что в значительной степени в течении всех лет пятилетки оказывалось на четкости и быстроте работы по перевалке, погрузке и доставке леса в Кузбасс.

Поэтому на ближайшее будущее, основной боевой задачей является полная реконструкция пристани, станции и ветки и рациональная организация транспортирования леса по железной дороге.

Помимо указанных двух лесных баз еще имеем целый ряд крупных лесных пунктов, расположенных, главным образом, в пределах Востсибкрая. По убывающей степени их мощности можно расположить их так:

ЗИМА, расположенная на реке Оке с самым крупным 6-ти рамным заводом на дороге, продукция которого реализуется не только в пределах Сибири, но благодаря высокому качеству леса идет в отдаленные районы и даже на Украину для сельско - хозяйственного машиностроения.

Отправление лесоматериалов ст. Зима по годам составило:

Показатели.	1928/29г.	1929/30г:	1931г.	1932г.
Тысяч тонн.....	79	86	77	75
Тысяч кубометров.	132	143	128	125
В т.ч. пиломатериалов тыс.м3...	-	-	109	108

Уменьшение отправления лесоматериалов ст. Зима в 1931 г. и 1932 г. против предыдущих лет об"ясняется двумя причинами: во-первых, увеличением отправления пилопродукции, отходы которой в большой своей части использовывались на месте.

Во-вторых тем, что вступил в действие цех стандартных изделий и ящичной тары и погрузка продукции этого цеха оформлялась не как лесоматериалы, а как прочие грузы. Этот недоста-

ток учтен Отделом Учета и будет в дальнейшем устранен.

СУЕТИХА, расположена на сплавной реке Бирюса с большим 3-х рамным лесопильным заводом. Отправление лесоматериалов со станции Суетиха составило:

Показатели:	1928/29г.	1929/30г.	1931 г.	1932 г.
Тысяч тонн	32	79	68	83
Тысяч кубометров.....	54	131	113	138
В т.ч. пиломатериалы тыс. кубометров.....	-	-	93	127

В отправление ст. Суетиха входит отправление ст. Тайшет, удельный вес,которого незначительный, примерно 14-16%.

КАНСК с большими сырьевыми рессурсами в верховьях р. КАН, которые поступают сплавом, тяготеющие же леса, находящиеся ниже г. Канска, сейчас почти не эксплоатируются.

Отправление ст. КАНСК составило:

Показатели:	1928/29г.	1929/30	1931 г.	1932 г.
Тысяч тонн	15	40	81	71
Тыс. кубометров...	25	67	135	119
В т.ч. пиломатериалы тыс. куб.мтр.	-	-	46	72

Как видно, в общей погрузке пиломатериалы составляют приличную величину благодаря выстроенному мощному 4 рамному заводу, сданному в эксплоатацию в 1932 г.

Уменьшение отправления лесоматериалов ст. Канск в 1932 г. против предыдущих лет, об"ясняется тем, что за последние годы, как видно из таблицы, увеличилось отправление пиломатериалов, отходы которых (40-45%) в большей своей части остались для нужд самого ж/д завода и города.

Немалое значение, как лесной пункт имеет ст. ЯЯ, получающая сырье сплавом по р. ЯЯ. Работает мощный 3-х рамный лесопильный завод, продукция которого полностью отправляется в Кузбасс. ЯЯ является одной из основных баз Кузбасса по снабжению крепежным лесом.

Отправление леса со ст. ЯЯ составляло:

	1928/29г.	1929/30г.	1931 г.	1932г.
Тыс. тн........	42	154	137	123
Тыс. кубометров.	70	257	228	205
Вт.ч. пиломатериалов кубометр.	-	-	72	42

Отправление лесоматериалов в 1931г. и 1932 г. несколько снизилось против 1929/30 г., что об"ясняется увеличением отправления пилопродукции и невыполнением дорогой планов погрузки леса.

5. ЛЕСОЗАГОТОВКИ.

Полно отразить рост лесозаготовок по годам первой пятилетки в существующих границах дороги не представляется возможным из-за отсутствия материалов по заготовкам за 1928,1929 и 1930 г.г., причиной чему, главным образом, являются частые реорганизации, проходившие за указанный период в лесной промышленности в связи с чем имеющиеся отчетные данные почти несравнимы, а ряд данных потеряли свой смысл ,после разделения Сибкрая на Запсибкрай и Востсибкрай.

Однако, несмотря на неимение материалов лесных организаций, можно сказать, что увеличение заготовок по годам пятилетки сильно возросло, что показывает динамика погрузки леса по годам (с пересчетом данных всех лет в границах на 1/1-33г.)

(в тыс. тонн).

28 г.	29 г.	30г.	31 г.	32 г.
575	628	1186	1273	1318

или, если это перевести в кубометры, то по принимаемому коэффициенту 0,6 получим погрузку по годам:

(в тысяч. кубометрах).

Тыс.куб.м.	960	1050	1970	2120	2190
% % к предыдущ.году	100	109,3	187,6	107,6	103,3

1932 г. к 1928 году в % % составляет 228,1.

Несмотря на скромность приведенных цифр определенных примерно, все же они собою характеризуют тот громадный рост перевозки лесных грузов, который мог получиться исключительно в результате увеличения лесозаготовок. Лесозаготовки дав сильное уве-

личение в 1930г. и снизились в 1931 и 32 г. Это снижение об"ясняется тем, что с каждым годом расстояние подвозки леса к ж.д. и сплавным рекам удлиняется при неизмененных или малоизмененных способах доставки леса, его заготовки осложняются. Необходима механизация процесса заготовки и вывозки лесоматериалов.

По данным основных лесозаготовителей района дороги в 31 г. и 32 г. было заготовлено деловой и дровяной древесины:

	1931 г.	1932 г.	%% отнош.31г. к 1932 г.
Заготовлено............	6578т.м³.	6315т.м³.	104,2
Вывезено	5377 "	5741 "	93,7

Такое безобразное использование лесных рессурсов в дальнейшем терпимо быть не может. Правительство и Партия принимают ряд решительных мер к оздоровлению работы лесного хозяйства. За последнее время внедряется механическая распиловка и вывозка к жел. дорогам сплавным рекам, создание постоянного кадра лесных рабочих: последнее постановление Правительства о плановом наборе рабсилы в колхозах, строительство более совершенных под"ездных путей - все эти мероприятия будут ликвидировать прорыв в лесном хозяйстве, который имеется в настоящее время.

Лесозаготовки и вывозка по основным лесозаготовителям распределяется так:

Наименование лесозаготов.	Заготовка.		Вывозка.		% вывезенного леса.	
	1931г.	1932 г.	1931г.	1932	1931г.	1932 г.
Кузбассуголь...	1393	1362	1129	1157	81,0	84,9
Запсиблесснаб..	2387	2058	2003	1883	83,9	91,7
Востсиблеспр..	2040	2301	1592	2126	78,0	92,4
Сибтранслес...	758	594	653	570	86,1	95,9
ИТОГО:...	6578	6315	5377	5741	81,7	90,9

Из приведенной таблицы видно, что несмотря на очень низкую заготовку, вывозка еще ниже, что лишний раз подчеркивает плохое качество, недостаточное протяжение и оборудование под"ездных путей, главным образом, к сплавным рекам.

РЕКИ И РОЛЬ ИХ В ЛЕСНОМ ХОЗЯЙСТВЕ РАЙОНА.

В связи с тем, что в районе, главной магистрали и ветвей леса на значительное расстояние истощены, дальнейшая гужевая подвозка становится нерентабельной - роль сплавных рек, как под"ездных путей к жел. дор. линиям приобретает исключительное значение. Наиболее крупное значение по сплаву леса имеют реки: р. Томь - с ее притоками, имеющей крупные гавани в Кузнецке, Кемерово и Томске.

Р.Яя - имеющая гавань на ст. Яя, на которую прибывает леса ежегодно примерно 180-200 тыс. кубометров.

р. Енисей - с его притоками р. Мана и р. Базаиха, имеющий Красноярскую базу куда прибывает 500-600 кубометров в год.

р. КАН - имеющий также большое значение в лесосплаве база, которого находится на ст. Канск- Енисейский.

р. Бирюса-ст. Суетиха, р. Уда - Н.Удинск и р. Ока- ст. Зима.

Точных данных о количестве поступившего леса по всем рекам и база не имеется к характеризовать каждую реку не представляется возможным.

По данным Востсиблеспрома сплав выражается в целом по Краю в следующих размерах:

(в тыс. $м^3$.)

	Красплав.	Ирсплав.	Читсплав.	Бурлес.	Итого по Востсиблеспр.
1930 г.	-	-	-	-	2570,5
1931 г.	-	-	-	-	3069,1
1932 г.	1322	839	202	416	2779,0, что в %
составит..	47,6	30,2	7,3	14,9	100,0

Почти половина (47,6%) всего сплавного леса по Краю 1932 г. приходится на долю Красплава в систему, которого входят реки: Енисей, Мана, Кан, Пойма и Бирюса.

Внутри Красплава сплавленный лес в 1932 г. по пунктам прибытия распределяется так:

Красноярск	-	50 %
Канск	-	25 %
Ингашская и Тинская	-	10 %
Суетиха	-	15 %

РОЛЬ ПОД"ЕЗДНЫХ ПУТЕЙ К Ж.Д. МАГИСТРАЛИ И СПЛАВНЫМ РЕКАМ.

От количества, густоты сети, способов продвижения от механизации и лучшего использования под"ездных путей зависит в значительной степени успех в выполнении уже отмеченных задач лесной промышленности. Поэтому одной из первейших задач лесного хозяйства района, это не только механизация заготовок и обработки, но так же и механизация вывозки (лежневые, ледяные, подвесные, узкоколейные, деревяннорельсовые и др. дороги с механ. тягой).

6. СЕЗОННОСТЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛЕСОПРОМЫШЛЕННЫХ ХОЗЯЙСТВ.

Лесозаготовки в наших условиях производятся круглый год, но количество заготовленной древесины, если будем рассматривать по кварталам, то оно оказывается далеко не равномерным.

Причиной большой неравномерности является резкое колебание наличия рабочих, занятых на лесозаготовках.

Сглаживание этого мыслится за счет создания постоянного кадра лесных рабочих и механизации. Но к сожалению лесные организации до сего времени это важнейшее постановление Правительства и Партии не выполнили и требующийся кадр постоянных рабочих не создан. Основной причиной невыполнения этого является то, что лесные организации не создают подходящих культурно-бытовых условий для рабочих, последствием чего в 1-й пятилетке была большая текучесть.

Данные экономического обследования района дороги в 1933г. показывают; что основная масса заготовок падает на зимнее время: (по Востсибкраю)

	1 кв.	II кв.	III кв.	IУ кв.	за год
Заготовка тыс. м^3...	1592	289	108	312	2301
В % к годовому итогу.	69,2	12,6	4,7	13,5	100

Причины такого резкого колебания двоякие: во-первых, что в четвертом и первом кварталах можно привлечь наибольшее количество рабочих из колхозов, так как полевые сельскохозяйственные работы отсутствуют и во-вторых, то, что заготовленная древесина зимой содержит мало в себе влажности (соков) и следовательно, является значительно более высокого качества, в частности, по прочности, чем древесина заготовленная летом.

Однако, качество зимней заготовки не может служить причиной необязательности создания постоянного кадра рабочих, так как если зимой берется упор на заготовку строевого материала, то в летнее время можно развивать заготовку дровяного и крепежного леса - которые не требуют такой прочности, как строевой материал.

Относительно неравномерности вывозки, то она в основном различается в зависимости от рода вывозки, который подразделяется на два вида:

1) Лес подвозится непосредственно к железнодорожным линиям;

2) Лес подвозится к сплавным рекам.

Цель первой подвозки- погрузить на платформы и отправить лес по назначению; второй- дождаться лета и путем сплава доставить лес к жел.дорожной линии с последующей погрузкой. В зависимости от способов доставки определяется неравномерность погрузки леса на ж.д. Сплав, зависящий от сроков навигации создает максимальное поступление летом к жел. дор. станциям, а отсюда и погрузка в конце 2-го и 3-го кварталов увеличивается, что показывает приводимая таблица:

ПОГРУЗКА ДОРОГИ ЛЕСОМАТЕРИАЛОВ ЗА 1932 ГОД.

	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	За год.
Тыс. тн...........	206	418	444	250	1318
Тыс. м³...........	340	695	740	415	2190
Удельный вес кв..	15,6	31,7	33,8	18,9	100,0

Совпадение зимой двух фактов- хорошая дорога и свободные лошади и рабсила требуют наилучшей организации работ в этот период, что решает успех заготовок и вывозки. Постановление о плановом наборе рабочей и гужевой силы в колхозах должно будет играть роль рычага, способствующего лучшему использованию лесных богатств.

Кроме зимнего сезона подвозки, возможно и летняя, когда грунтовые дороги высохнут- но в этот период массовости вывозка не достигает, так как колхозные лошади заняты на полевых работах и приходится обходиться только теми лошадьми, тракторами и другими средствами вывозки, которыми располагают сами лесные организации.

Для подтверждения выводов о сезонности вывозки достаточно привести материал экономического обследования 1933г.

ВЫВОЗКА ЛЕСА ПО КРАСНОЯРСКОМУ ТРЕСТУ В КУБ.МТР. За 1932г.

Тип дорог.	Фактически вывезено в 1932 г.	Удельн.вес отдельных видов путей.
Тракторные (снежные и грунтовые).........	29994	1,8
Лежневые	12947	0,8
Ледяные	104670	6,5
Обыкновенные снежные.	1401100	86,9
Грунтовые...........	64485	4,0
ИТОГО:.....	1613196	100

Из приведенных данных видно, что на долю зимнего периода гужевой подвозки приходится 85,9% и на долю летнего - 4,0%.

Следует отметить, что трактора начавшиеся применяться в конце 1931 г. и 32 г. имеют в первом году своего применения уже удельный вес 1,8 от всего вывезенного леса. Постепенное внедрение тракторов будет в значительной степени сглаживать неравномерность вывозки лесо-материалов, а следовательно и погрузки их на ж.д. Эти данные и выводы относятся только к Красноярскому тресту, но их можно распространить на все лесные организации района дороги.

Значение подвозки леса к станциям непосредственно гужем с каждым годом сокращается по мере удаления лесных массивов и может возрастать только за счет внедрения механизированных способов применением тракторной тяги и особенно за счет строительства ж.д. веток и линий лесовозного значения, прорезающих лесные массивы.

В зависимости от сезонности деятельности лесных хозяйств, от неравномерности сплава и вывозки лесоматериалов из лесу к станциям жел. дороги- определяется и неравномерность лесных перевозок по железной дороге, разбор которых сделан в главе III раздела 1, о грузообороте дороги.

Ясен вывод, что для того, чтобы снизить неравномерность ж.д. перевозок леса, нужно в первую очередь лесному хозяйству провести, те мероприятия, которые разобраны выше, а жел. дор. транспорту кроме этого устранить целый ряд эксплоатационных затруднений, которые имели место в последние годы.

Ясен так же вывод, что вопрос сезонности деятельности отраслей хозяйства имеет для ж.д. транспорта весьма существенное значение. Поэтому необходимо изучать не только сезонность лесной промышленности, но и остальных видов промышленности в совокупности и взаимопереплетения сезонности всех видов хозяйства, добиться возможности и организовать равномерную работу жел. дор. транспорта.

7. ЛЕСООБРАБАТЫВАЮЩАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

Лесообрабатывающая промышленность в районе дороги в годы предшествующие первой пятилетке, несмотря на большие возможности для ее развития, полностью была представлена одному лесопилению, базирующемуся на маленьких и немеханизированных лесозаводах. Полностью показать продукцию лесной промышленности района дороги за пятилетку невозможно, по тем же причинам, которые приведены в разделе о заготовках.

Рост продукции лесообработки виден из следующего: в 1928 году в границах дороги на 1/I- 33 г." погрузка круглого леса и пиломатериалов составила 575 тыс. тн., тогда как только одних пиломатериалов в 1932 г. погрузка составила 439 тыс. тн. или 76,4 % от всей погрузки 1928 года.

Показать рост продукции можно данными в целом по Краям, основные части которых составляют район тяготения дороги.

Если возьмем Запсибкрай, то рост выпуска пилопродукции в тыс. куб./мтр. выражается:

	1929 г.	1930 г.	1931 г.
тыс. кб. мтр.	268	563	767
% к предыд. году.	-	210	136

и по Вост-

сибкраю этот рост в тыс. куб.мтр. выражается:

	1929 г.	1930 г.	1931 г.	
Тыс. куб. мтр.	390	482	855	, что в
% к предыд.году составил......	-	124	176	

Рост пилопродукции по краям может полностью характеризовать собою рост продукции района тяготения дороги. Несмотря на такой громадный рост продукции лесопильных заводов все же недостаток в ней тормазил строительство Края, и др. районов, которое требовало колоссальных размеров продукции лесопиления.

Наиболее мощными точками лесопиления к началу первой пятилетки были Красноярск с 4-я двух-рамными заводами и Зима, имеющая самый мощный на дороге 6-ти рамний завод.

Количество лесозаводов и число рам на конец 1932 г. (в района дороги).

В пределах ВСК.		В пределах ЗСК.		Итого по району дороги	
Колич. заводов.	Число рам.	Колич. заводов.	Число рам.	Количество заводов.	Число рам.
14	37	11	24	25	61

Для более ясной характеристика качества этих заводов приводится перечень их:

№№ п.п.	Наименование заводов.	Число рам.	Выпущенн. продукц. 1931 г.	Выпущенн. продукц. 1932 г.	Кому принадлежит.
1.	Зиминский	6	150600	110600	Ирдрэвтрест.
2.	Рубахинский...	2	переносится.		"
3.	Тулуновский...	4	48900	28740	Востсибтранслес.
4.	Тайшетский....	2	29500	30100	-"-
5.	Бирюсинский...	3	125700	99029	Красдревтрест.
6.	Канский	4	72700	92916	-"-
7.	Ломоносовский.	1	-	3000	
8.	Абаканский....	3	49800	59014	Красдревтрест.
9.	Базайский.....	2	-	55000	-"-
10.	Енисейский....	2	56800	61534	-"-

(продолжение).

№№ п.п.	Наименование заводов.	Число рам.	Вып. продукции 1931 г.	Вып. продукции 1932 г.	Кому принадлежит.
11.	Дукинский	2	51500	45290	Красдревотрест.
12.	Кемчуг	1	-	2999	Ачинский Нрыс.
13.	Косулька..........	1	-	8458	-"-
14.	Абагуровский.....	2	-	27800	Кузбассуголь.
15.	Мариинский.......	2	43900	25300	Запсиблестреста.
16.	Яйский...........	3	67300	69370	Кузбассугля.
17.	Томский..........	2	нет сведен.		Ф-ка каранд.дощ.
18.	Томский	3	32800	37600	Запсибдревтрест.
19.	Усть-Абаканск....	1	49800	51100	Наркомлес.
20.	Абаканский.......	4			
21.	Кемеровский......	2	-	41800	Кузбассуголь.
22.	Тымский	1	-	20000	Запсиблестреста.
23.	Копыловский......	1	-	14000	-"-
24.	Чулымский........	4	-	92500	-"-
25.	Красноярский к-т.	4	-		Красдревтрест.
				975.550	

Продукция этих заводов, как видно, в 1932 году составила 976 тыс. к/метр. Эта продукция является очень небольшой по сравнению с теми возможностями, которые имелись и объясняется тем, что строительство намеченных лесных гигантов сильно отставало в сроках и не только в сроках строительства было отставание, но и в том, что выстроенные крупные заводы осваивались с недостаточной быстротой.

В период пятилетки были выстроены и частично пущены в эксплоатацию: Канский 4-х рамный в конце 1932 г., его мощность пока не освоена, она составляет 210 тыс. куб. мтр. пиломатериалов в год; Абаканский 4х рамный комбинат, вступивший в эксплоатацию в средине 1931 года, его полная мощность 200- 230 тыс. м^3. Красноярский деревообрабатывающий комбинат, который еще строится и мощность его будет равна мощности примерно 4-х ныне существующих заводов, т.е. 200- 225 тыс. м^3. пиломатериалов в год.

Томский 2-х рамный завод в составе фабрики карандашной дощечки.
Реконструированы заводы: Ийский добавлением 3-й рамы, Красноярские, путем установления, подающих к рамам древесину механизмов.

Производство деталей стандартных домов.

Быстрый прирост населения особенно в Кузбасском районе потребовал такого же роста жилищного фонда и вот здесь хотя и не полностью, но очень помогла лесная промышленность организовав цеха стандартных домов и деталей при лесопильных заводах и деревообрабатывающих комбинатах.
Помощь этого мероприятия для Кузбасса очевидна в двух направлениях:

1. Разгрузка самой строительной площадки тем, что привезенный дом максимум через неделю уже стоял выстроенным, тогда как, если-бы это строительство домов происходило на месте, то получилась бы перегрузка площадки стройматериалами и возможны были бы перебои в доставке леса, что тормазило бы жилищное строительство.

2. Уменьшалась потребность рабочих для жилищного строительства и этим сократился и без этого большой завоз рабочих, вызвавший ряд затруднений.

Строительство цехов стандартных домов и деталей в районе дороги было проведено следующее: цеха при Зиминском, Тулуновском, Кузнецком, Томской лесозаводах, Усть-Абаканском л/комбината и др. Вопросу развития этой отрасли производства уделяется большое внимание. В будущем будет уделяться еще большее, это диктуется тем жилищным строительством, которое вытекает из индустриализации Края.
строющихся сейчас крупных комбинатах с полной механизацией всех процессов производства обязательно создаются цеха стандартных домов и деталей к ним.

Утилизация отходов лесопиления.

Утилизация отходов лесопиления механической их переработкой, не говоря о химической, производится на редких лесопильных заводах и далеко не полностью. Переработка происходит в изготовлении, главным образом, ящичной тары и всякого рода мелких брусков.
Такую переработку организовали заводы Зиминский, Бирюсинский, Тулуновский, Канский.
Что же касается остальных, то все отходы лесопиления расходуются на месте в качестве топлива, а некоторые отходы (опилки) отвозят на отвал. Использование отходов является сейчас первоочередной задачей. Эта проблема разрешается строительством лесообрабатывающих комбинатов, в которых предусмотрена почти полное использование древесины.

ШПАЛОПРОИЗВОДСТВО.

В первую пятилетку сделан переход от ручного способа изготовления шпал к механизированному. Производство механизированным способом шпал характеризует приводимая ведомость шпалорезок обследованных в 1933 году.

СПИСОК
шпалорезок в районе дороги, обследованных в 1933г.

№ № п.п.	(ст. нахождения) Наименование шпалорезок.	Число рам.	Годовая мощность в шт. шп.	Производ. шт. в 32 году.	Кому принадлежит.
1	У д а II	1	180000	29815	Н.Удин.ЛТХ.
2.	Худоеланская....	1	180000	34000	" "
3.	Замзор..........	1	273000	56760	" "
4.	Алзамай.........	1	237000	80000	" "
5.	А з е й	1	245500	166000	Тулуновского.
6.	Будагово	1	182000	3100	-"-
7.	Шерагул	1	200000	85800	-"-
8.	Т у л у н	-	-	395720	-"-
9.	Н ю р а	1	332000	127365	-"-
10.	Разгон..........	1	150000	72000	Тайшетский.
11.	Т а й ш е т.....	1	220000	82850	-"-
12.	Т а й ш е т.....	2	150000	21000	" Краслес".
13.	Кимильтей (с.Нарымская).....	1	158500	125000	Куйтунск.ЛТХ.
14.	Решеты..........	1	-	5420	Тинского ЛПХ.
15.	Ингашская........	2	170000	45900	-"-
16.	С о н	1	50000	45680	Хакминтрест.
17.	Абакан	1	50000	48980	-"-
18.	Черемошники.....	1	27600	3890	Томского ЛПХ.
19.	Енисей(прав.берег)	2	210000	39000	" Красдрев".
20.	Араличевская....	-	-	11400	
	ИТОГО:....		3010600	1479680	

В течении 1932 г. было изготовлено в районе дороги 1479680 штук шпал. Чтобы представить себе это количество достаточно разделить его на измеритель 1400 шт. потребного количества шпал на километр пути, что обеспечивает следовательно 1050 километров. Получая такое количество шпал район дороги не только может поддерживать в исправности свое шпальное хозяйство, но может дать большое количество их для нового ж.д. строительства, как в районе дороги, так и вне.

8. ЛЕСОХИМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

Лесохимическая промышленность возможности, для своего развития в районе дороги, имеет колоссальные. Это видно из тех разделов, в которых охарактеризованы сырьевые рессурсы, которые остаются не использованными и из того, что отходы лесопильного производства не утилизируются.

Для широкого использования лесосырьевых рессурсов района дороги препятствием является неподготовленность к этому лесного хозяйства и лесной промышленности, а также слабо развитая химическая промышленность, имеющая пока, что кустарный характер.

Неподготовленность лесного хозяйства к химической переработке древесины приводит к тому, что от сваленной с корня древесины отрезается в лучшем случае ствол 10 метров, в худшем 3-5 мтр. (для шпал и брусьев), а остальная часть ствола используется на дрова или обрекается на гибель в лесу. Что же касается ветвей-мелких отходов от лесозаготовок, то они совершенно не используются и уничтожаются как негодный хлам, мешающий под ногами. Такое уничтожение древесины можно назвать варварским и удорожающим ту древесину, которая вывозится для строительных целей. В таком положении находится лесозаготовительное хозяйство. Не лучше обстоит дело и в лесообрабатывающей промышленности, которая тоже самое (конечно, не все лесообрабатывающие предприятия) свои отходы используют в лучшем случае для топлива, чаще же отвозят на отвалы.

Затраты, которые производятся для уничтожения отходов при лесозаготовках, затраты, которые вкладываются для вывоза на отвалы отходов лесной промышленности- все эти расходы в конце концов ложаться накладным расходом на чистую продукцию.

Для более полной характеристики лесохимической промышленности района дороги и ее кустарного характера достаточно привести хотя бы неполные данные экономического обследования 1933г. и др. материалов краевых организаций, характеризующие лесохимическую промышленность Запсибкрая.

В 3-м эксплоатационном районе на ст. Камышет имеется лесохимический завод, существующий с 1929 г. Завод кроме своего хозяйства получает сырье в виде живицы от ближайших кустарно-промысловых артелей перерабатывает его и распространяет свою продукцию в пределах Востсибкрая.

Продукция этого завода по годам составила (в тоннах).

	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.
Канифоль...	100	344	417	655
Скипидар...	29	68	92	123

Не смотря на свою карликовую величину все же завод на продолжении 4-х лет вырос по выпуску своей продукции в 6 раз.

Канский лесохимсоюз по своей небольшой, но разнообразной продукции по данным за 1932 г. характеризуется :

ВЫПУСК ПРОДУКЦИИ В ТОННАХ:

Смола сосновая	225,2
Скипидар сырец	6326,7
Деготь..................	108,6
Пихтовое масло..........	28,8
Сосновое "	0,5
Живица..................	116,0
Черный порошек..........	5,1
Березовая смола.........	4,7
Уголь древесный.........	64,5
Колесная мазь...........	28,4
К л е й	3,1
Сургуч..................	0,2
Прочие химпродукты......	8,3
Всего:....	6920,1

По Зап.Сиб. Краю в целом продукция лесохимической промышленности , даже такого продукта , как живица составила:

	1929 г.	1930 г.	1931 г.
Добыча живицы.......	1225	3850	3100

Рост имеем громадный, но по сравнению с возможностями,конечно, рост далеко недостаточный.

По переработке живицы, имеется только один Томский завод,мощность которого 1,5 т.тн. Вся лесохимическая промышленность, как видно, хотя из неполных данных в районе дороги дает примерно 10 т.тн., и то вся эта продукция получается в районах сильно истощенных лесом, тогда как в самых лесных массивах даже и кустарное производство отсутствует.

Дальше лесохимическая промышленность базироваться на кустарных установках не может. Хищническое использование древесины в дальнейшем не терпимо.

Использование древесины в дальнейшем намечается путем строительства лесохимических комбинатов, цехов по химической переработки древесины при лесообрабатывающих комбинатах и строительством специальных бумажных и целлюлозно-бумажных фабрик.

Химическая переработка древесины отходов намечается путем сухой перегонки посредством которой будут извлечены химпродукты, ввиде скипидара, спирта, всевозможных масел и т.д. и остатки сухой перегонки , ввиде древесного угля, высокого качества будут использованы в металлургии.

10. ПЕРСПЕКТИВЫ ЛЕСНОГО ХОЗЯЙСТВА РАЙОНА ДОРОГИ.

В связи с колоссальным строительством нашего Союза,спрос на лесоматериалы, начиная с первого года первой пятилетки стал возрастать гиганскими шагами.

На сибирскую деловую древесину пред"являют спрос:

1) Лесобумажная и лесохимическая промышленность самого района тяготения.

2) Внутри сибирская промышленность и внутрисибирское строительство.

3) Внесибирские потребители Союза (Казакстан,Средняя Азия, Европейская часть Союза).

4) Экспорт.

Для того , чтобы удовлетворить всевозрастающий спрос, необходимы: 1) немедленный переход на интенсивные формы ведения лесного хозяйства,2) развитие всех видов лесообрабатывающей промышленности с тем, чтобы полностью использовать древесину.

По-скольку из удобной лесной площади района дороги большая часть приходится на долю Востсибкрая,постольку ясно, что удовлетворение всего этого растущего спроса не в меньшем проценте ляжет на его долю.

Не говоря уже о внесибирских потребителях, Восточно- Сибирский Край должен будет покрывать дефицит в сортовой древесине Зап. Сибирского Края, главным образом, Кузбасса. Увеличение вывоза лесоматериалов за пределы района дороги будет возможно только после освоения Томско- Чулымских и Енисейских и Приангарских лесов. Вообще, можно считать бесспорным, что использование лесов в необходимых размерах , возможно только с проведением железных дорог лесовозного значения.

В настоящее время оканчивается строительство линии Томск Л. Асино, которая даст возможность использовать Средне- Чулымские леса.

По предварительным данным в район дороги предполагается доведение лесозаготовок к 1937 г. до 18.000 кубометров с распределением по Краям:

Восточно- Сибирский Край - 10.000 тыс. кубометров.
Западно- Сиб. Край - 8.000 " "

В соответствии с увеличением лесозаготовок будет увеличиваться и пилопродукция района дороги. Увеличение будет достигнуто за счет реконструкции существующих лесозаводов и главным образом за счет освоения мощности лесообрабатывающих комбинатов, выстроенных в первом пятилетии и намечающихся к строительству во втором пятилетии (1933 - 1937 г.).

ПРИЛОЖЕНИЕ К РАЗДЕЛУ "ЛЕСНОЕ ХОЗЯЙСТВО РАЙОНА ДОРОГИ".

№№ п.п.	Наименование ЛПХ, ЛТХ и лесозаготов. уч. Кузбасса.	Лесная площадь тысяч га. Общая.	Удобная.	1932 г. Заготовл. тыс. куб. мтр.	Вывезено тыс. м³.	Станция тяготения.
1	2	3	4	5	6	7
1	Таштынский..	2441,1	1962,2	153,4	326,9	Сон, Тисин Уйбат и др.
2.	Сосновский..			129,7		
3.	Курагинский.	3098,3	2407,0	61,1	59,4	Красноярск
4.	Ермаковский	2337,0	1101,0	68,2	55,0	Абакан, и Черногорск. коп
5.	В.Енисейск.			52,7	51,7	
6.	Ачинский....	391,1	309,6	56,4	51,2	Кемчуг, Козулька и др.
7.	Бирюльский ..	7122,2	564,0	42,1	39,6	Черемошники
8.	Боготольский	285,2	251,3	50,6	41,8	Боготол.
9.	Зырянский...	358,2	227,3	201,5	163,5	Черемошники- Н.Сиб.
10	Колпашевский	6404,4	2794,6	229,6	209,1	
11.	Кривошеинск.	634,6	272,1	115,9	115,5	
12.	Мариинск....	134,8	99,7	59,8	53,9	Мариинск, Суслово
13	Нарымский...	14070,0	10680,0	282,1	242,0	Черемошн. Н.Сиб.
14.	Н.Кусковский	1958,8	1210,9	175,6	138,5	
15.	Тисульский..	543,6	501,6	30,9	25,8	Тяжин.
16.	Темирязевский	42,5	29,9	46,2	90,1	Черемошники Томск II.
17.	Томский	855,8	400,6	111,1	143,7	Томск II, рзд.31 и 34 клм. Болота.
	Итого по Запсиблесосбыту	40677,5	22761,8	2058,3 х)	1887,7 хх)	

х) в том числе прочих заготовит. 189,4
хх) " " " " 90,8

1	2	3	4	5	6	7
18	Яйский......	120,1	104,8	290,0	231,0	Яя.
19	Тайгинский.	80,9	71,3	130,0	136,2	Томская ж. 3,10,и17клм Кузель,235 кл.м и др.
20.	Кемеровский..	51,3	48,2	111,6	98,1	Кемерово.
21	Крапивинский	433,1	393,6	128,5	109,8	Кемерово.
22	Ленинский....	113,9	87,2	43 1	103,7	Кольчугино.
23	Терепиский...	536,7	359,1	110,2	77,6	Кемерово.
24	Колтанский...	297,6	251,0	93,1	61,2	Кузнецк.
25	Кондомский..	252,7	216,8	27,1	22,3	Кандалеп, Абагур.
26.	Усинский....	1206,7	784,5	164,1	130,2	Черн.копи.
27.	Кобырзинский	634,8	544,7	56,9	47,2	Кузнецк.
28	Анжерский ...	43,6	33,4	156,6	108,1	Анжерск. Лихтач.
29.	Киселевский.	29,4	23,2	5,2	1,0	Акчурла.
30.	Прокопьевский	43,9	36,4	1,2	2,4	Усяты.
	Итого по Кузбассуглю....	3844,7	2954,2	1362,0 1)	1157,0 2)	
	ИТОГО по Зап. Сиб. Краю...	44522,2	25716,0	3420,3	3044 ,7	
31	Тайшетский..	2883,9	336,5	159,9	137,9	Тайшет,Суетиха и др.
32	Саянский.....	640,0	494,0	118,9	110,8	Канск.
33	Ирбейский....	1261,6	1126,2	217,4	250,7	Канск.
34	Тинский......	846,9	756,0	153,4	118,7	Решеты,Тинская,Суетиха,Ингашск и др.
35	Партизанский	303,2	240,5	219,6	210,5	Канск.
36	Минский......	395,7	285,9	247,5	237,8	
37	Новоселовск.	338,0	281,4	133,4	118,2	

1) в т. числе прочие - 44,4
2) " " " " - 26,2

1	2	3	4	5	6	7
38	Балахтинский.	424,0	252,7	163,1	152,1	Красноярск, Енисей.
39	Ангарский....	14077,0	10000,0	74,2	90,6	
40.	Енисейский...	11285,4	9536,0	103,8	96,2	
41	Красноярский.	320,0	258,5	200,7	155,8	
42.	Ибрюльский...	193,1	157,8	9,5	11,4	Кемчуг, Зеледеево, Кача
43.	Зиминский ...	345,6	222,0	231,8	213,3	Зима, Ока Н.
44.	Заларинский..	319,2	224,8	94,7	93,9	Залари, Тырeть, Зима и др.
	ИТОГО по Востсиблеспром...	33635,6	24272,3	2301,0 x)	2126,2 xx)	
45	Тайшетский...	119,6	110,6	47,8	46,8	Тайшет, Байроновка, Разгон, Облепиха.
46.	Н.Удинский...	2848,4	2277,4	236,2	238,5	Ук, Камышет, Хохлуша и др.
47	Тулуновский..	2908,7	2120,5	226,1	212,8	Будагово, Шерагул, Утай Нюра и др.
48	Куйтунский...	205,1	154,6	82,6	72,0	Камышет, Кимильтей, Тулун и др.
	ИТОГО СИБ-Транслес...	6081,8	4663,2	593,7	570,1	
	ИТОГО ПО Вост.Сиб.Кр.	39715,4	28935,5	2894,7	2696,3	
	ВСЕГО ПО РАЙОНУ ДОРОГИ	84237,6	54651,5	6315,0	5741,0	

x) в т.числе: промкооперация 173,1
xx) " " " промкооперация 127,3

ГЛАВА 4.

НАСЕЛЕНИЕ РАЙОНА ТЯГОТЕНИЯ ДОРОГИ.

Социалистические производственные отношения в противоположность капиталистическим производственным отношениям, являются мосущественным фактором роста трудящегося населения.

Развитие капиталистического способа производства и производительных сил капитализма тормазит рост населения, тормазит потому, что капиталистические отношения беспощадная эксплоатация, несмотря на рост промышленности создают нищету, тем самым вызывают вырождение пролетариата и трудящихся масс- этой большей части население капиталистического общества.

Еще в "коммунистическом манифесте" К.Маркс писал, что "все быстро развивающееся непрерывное усовершенствование машин делает жизненное положение пролетариев все более необеспеченным" х) "современный ... рабочий вместо того, чтобы подниматься вместе с прогрессом промышленности, опускается все ниже и ниже условий существования своего собственного класса. Рабочий становится нищим и нищета растет еще быстрее, чем население и богатство" хх).

В эпоху империализма - эпоху загнивания капитализма, абсолютное обнищание пролетариата, разорение трудящихся масс еще более усиливается и особенно больших размеров эти процессы достигают на современной ступени развития капитализма, в период мирового кризиса, развертывающегося на основе всеобщего кризиса капитализма.

	Ср. годовая зарплата на одного трудящегося.		Фонд зарплаты рабочих и служащих.	
	1928г.	1932 г.	1928 г.	1932 г.
В СССР (руб)	703,4	1432,4	8,15млрд.	32,66млр.
" САСШ (долл).	104	56,5	10275 млн.	4050 млн.
" Германии(марок)	-	-	42,6млр.	25,7 млр.

(Источник Итоги выполнения первого пятилетнего плана Госплан Комиссии).

х)"коммунистический манифест" стр. 25 Партизд.1932 г. Москва.
хх) там же стр. 28.

Вместе с усилением эксплоатации, ростом нищеты усиливается и вырождение пролетариата и трудящихся масс. В передовых капиталистических странах, естественно, прирост населения сведен до минимума , а в некоторых странах он падает до прекращения.

ЕСТЕСТВЕННЫЙ ПРИРОСТ НА 1000 ЧЕЛОВЕК НАСЕЛЕНИЯ.

	1930 г.	1931 г.
СССР	18,6	18,6 x)
Франция.......	2,4	1,1
Германия	6,5	4,8

x) 18,6 Ср. годовой прирост населения всех лет первой пятилетки (с 28-1932 г.). (Источник всесоюзная справочная картотека А-5).

Только диктатура пролетариата может обеспечить пролетариату и трудящихся масс условия, которые вызывают бурный естественный прирост населения.

ЧИСЛЕННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ СССР (на конец года).

ПОКАЗАТЕЛИ.	Един. изм.	1913г.	1928г.	1932г.	1932 г. в % %	
					к 1928г.	к 1913г.
Общая численность населен.	млн. чел.	139,3	154,2	165,7	107,5	119,0
В том числе:						
а) городского	"	24,7	27,6	38,7	140,2	156,7
в) сельского	"	114,6	126,6	127,0	100,3	110,8
В т.числе: колхозное.......	"	-	2,0	66,7	3330,0	-

В Сибири пробуждение производительных сил вызванные победой диктарурй пролетариата и их бурное развитие в первой пятилетке благодаря правильной линии Партии, сопровождалось невиданным ростом количества населения и крупнейшими социальными сдвигами в его составе.

Рост населения в районе тяготения Томской ж.д. характеризуется следующей таблицей:

Название Края.	1929г.	1932г.	% роста 32 г. к 1929г.	ПРИМЕЧАНИЕ.
Запсибкрай...	1909670	2479644	130 %	В границах дороги на 1/1- 33г.
Востсибкрай..	953.745	1.021.720	107	
ИТОГО по дороге:	2863415	3.551.364	123	

Если население в среднем по СССР увеличилось в 1932 г. на 7,5% против 1928 г., то этот рост в районе тяготения Томской дороги достигает 23% ,в 1932 г. против 1929 г.При чем,таблица показывает, что темпы роста населения в той части района тяготения, которая относится к Западно- Сибирскому Краю,на много выше чем темпы роста части района тяготения принадлежащего Восточно- Сибирскому Краю.

Эти данные отражают следующие моменты: Во-первых реализацию по линии Партии о равномерном размещении производительных сил СССР и создании второй угольно- металлургической базы на Востоке, бывш. помещечья- капиталистическая колония - превращена в индустриальный край.

Это особенно наглядно видно из следующей таблицы, характеризующей соотношение городского и сельского населения

Годы.	Население в человек.			% роста к предыд. году.		
	Городское.	Сельское	ВСЕГО.	Городск.	Сельск.	ВСЕГО.
1929г.	587416	2275999	2863415	100	100	100
1930г.	691964	2251142	2943106	118	99	103
1931г.	903886	2291679	3195565	131	102	108
1932г.	1183013	2338351	3521364	131	102	110
% роста 32г. к 29г.	201	102	123	-	-	-

Таким образом городское население выросло за период с 1929 г. по 1932 г. на 101 %, а сельское население только на 2 %. Это свидетельствует о том, что рост сельского населения поглащался развивающейся промышленностью.

Во- вторых, индустриализация проходила в первой пятилетке в Западной части района тяготения дороги более бурными темпами, чем в Восточной части, хотя последняя шла на одном уровне общего развития СССР, что подтверждается также и следующей таблицей:

Название Края.	Городское			Сельское.		
	1929г.	1932 г.	% роста 1932г.к 1929г.	1929г.	1932г.	% роста 32 к 29 году.
Запсибкрай...	416186	975515	234	1493484	1524129	101
Востсибкрай..	171230	207498	121	1782515	814222	104
ИТОГО по дороге	587416	1183013	201	2275999	2338351	102

Если городское население района тяготения за период с 1929 г.по 1932г. выросло в среднем на 101 %, то в части района относящегося к Зап. Сиб. Краю оно выросло на 134%, а в части района относящейся к Вост. Сиб. Краю только на 21 %.

Равномерное размещение производительных сил по территории СССР сочетается с концентрацией средств на определенных, важнейших первоочередных пунктах. Отсюда вполне понятно, почему Западная часть района тяготения развивалась более бурными темпами, чем Восточная часть. Более бурные темпы развития последних еще впереди, для которых имеются все природные условия.

Удельный вес городского населения характеризуется следующими данными:

Показатели:	1913г.	1929г.	1932г.	Примечание.
Удельный вес городского населения СССР	17,7	17,9 x)	23,3	x) Данные 1928 г.
Удельный вес городского населения р-на дороги.	-	20,5	33,5	
Удельный вес городскго населения по Зап. Сиб. Краю.................	-	27,8	39,0	
Удельный вес городского населения по Вост. Сиб. Краю.................	-	17,9	20,2	

Район тяготения Томской дороги, и особенно его Западная часть, превратился в район промышленный.

ТЕРРИТОРИЯ НЕПОСРЕДСТВЕННО ТЯГОТЕЮЩАЯ К ТОМСКОЙ Ж.Д.

НАЗВАНИЕ КРАЯ	Территория в клм.²	Жителей на 1 клм.²	
		1929 г.	1932 г.
Запсибкрай..........	255303	7,5	9,9
Востсибкрай.........	180125	5,3	5,7
ИТОГО по дороге:..	436125	6,6	8,2

По территории Зап. Сиб. Край занимает 58,4% от всей территории района тяготения дороги и на Вост. Сиб. Край 41,6 %

Из нижепомещенной таблицы видно, что непосредственно-тяготеющих к Томской дороге за первую пятилетку входит 54 административных района .

АДМИНИСТРАТИВНЫЕ РАЙОНЫ НЕПОСРЕДСТВЕННО ТЯГОТЕЮЩИЕ К ТОМСКОЙ Ж.Д.

(границах дороги на 1/1- 33 г.).

Наименование административного района.	Тяготение к р-ну.	Террит. в клм2 на 1/Ш-31г.	Численное население в челов.	
			1929 г.	1932г.
1	2	3	4	5
ЗАП.СИБ. КРАЙ.				
1.Тисульский............	1	7891	34740	37630
2.Ачинск	1-II и У	4950	74165	81849
3.Боготол..............	1	11150	56735	59474
4.Зырянск..............	1	3411	32525	35231
5.Ижморский............	1	1458	25235	27343
6.Итатский	1	2190	41557	45015
7.Ишимский	1	1818	27178	29440
8.Мариинский...........	1	2310	41516	45800
9.Н.Кусковский:.......	1	4195	[illegible]	32727

1	2	3	4	5
10. Сусловский............	1	11260	35280	38161
11. Тяжинский............	1	10100	22446	24313
12. Болотинский...........	1-1У	4549	88419	105042
13. Тайгинский	1	2501	37609	48072
14. Анжеро-Судженский.....	1	1659	74742	89788
15. Томский..............	1	10262	163784	184200
16. Беловский............	1У	6700	68784	114328
17. Горно- Шорский........	"	20542	40029	52010
18. Крапивинский..........	"	7000	35014	36514
19. Красиинский...........	"	3239	46383	50242
20. Топкинский...........	"	5100	61240	93556
21. Кемеревский (Щеглов.)	"	4482	119208	147342
22. Прокопьевский........	"	4081	65290	108249
23. Сталинский...........	"	12146	31281	210285
24. Ленинский.............	"	3913	77082	115480
25. Красно-Туринский.....	У	3440	54856	76393
26. Березовский..........	1 и У	3600	50569	54776
27. Минусинский...........	У	19170	79699	78151
28. Назаровский..........	У	2850	40736	44126
29. Ужурский.............	"	5270	50609	58401
30. Ермаковский..........	"	9350	45530	49318
31. Идринский............	"	8200	44989	48678
32. Каратузский..........	"	8280	46940	50846
33. Хакасский............	"	31826	105500	141581
34. Курагинский	"	22397	60323	65343
ИТОГО ПО ЗАПСИБКРАЮ......	-	255303	1909670	2479644
ВОСТ.СИБ. КРАЙ.				
35. Абанский..........	П	9379	41369	46112

(см. продолж. сл. страница)

1	2	3	4	5
36. Ачинский...............	П и У	8439	28742	28700
37. Балахтинский.........	У	10253	45337	46934
38. Заларинский..........	Ш	7507	23679	43134
39. Зиминский.............	"	9486	34126	47610
40. Ирбейский.............	П	19046	45309	46620
41. Канский..................	П	7694	114230	117499
42. Красноярский..........	П	13052	147531	165201
43. Куйтунский............	Ш	7992	54726	43750
44. Манский..................	"	5760	26930	30091
45. Н.Ингашский............	П	6463	40866	40566
46. Н.Удинский.............	Ш	21107	50764	52912
47. Новоселовский	У	5762	28517	31118
48. Партизанский.........	П	4881	23701	24956
49. Рождественский.......	П	4034	27473	31428
50. Рыбинский.............	П	2154	34819	36078
51. Сухобузимский........	П	6348	37044	32350
52. Тайшетский............	"	16562	36047	39539
53. Тулунский.............	Ш	17052	76866	82820
54. Уярский................	П	1824	34571	34302
ИТОГО ПО ВОСТСИБКРАЮ:....	–	180135	953745	102172

ГЛАВНЕЙШИЕ ПРОМЫШЛЕННЫЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ЦЕНТРЫ В РАЙОНЕ ТОМСКОЙ ЖЕЛ.ДОР.

Наименование города и ближайш. жел. дор. станц.	Население на 1/1-1933г.	КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА.
1	2	3
Томск город. ст. Томск I. ст. Томск II.	120400	Крупнейший культурный центр Зап.Сиб. Края, имеющий 30 ВУЗ"ов и Техникумов. Спичечная фабрика "Сибирь". Две паровых мельницы, краевого значения. 2 лесозавода 2-х рамных. Машиностроительный завод. Ряд предприятий пищевкусовой промышленности. Нефтебаза. Пристань пароходства. Продовольственный центр по обслуживанию Нарымского Края. Фабрика весов республиканского значения. Начато строительство фабрики карандашной дощечки.
Тайга город. ст. Тайга.	20468	Административный центр Тайгинского р-на. Крупный ж.д. пункт с примыканием Томской ж.д. ветки. Центр 1-го Эксплоатационного района.
г.Молотов, ст. Анжерка, ст. Судженка.	60720	Крупный пункт каменноугольной промышленности Кузбасса. Два лесозавода. Электростанция. Черепичный и известковый завод.
Яшкино. ст. Яшкино.	8530	Цементно- известковый завод, крупнейший в Зап. Сиб. Крае. Кирпичный завод . Электростанция.
г. Ачинск. ст. Ачинск.	24516	Административный центр Ачинского района. Крупный сельско-хоз. пункт. Новый мелькомбинат. Элеватор. Кожевенный завод. Масло-завод, кирпичный завод, нефтебаза, электростанция. Узловой ж.д. пункт.
г. Красноярск. ст. Красноярск.	118112	Крупный промышленный пункт и центр Красноярского административного района. Снабженческая база Туруханского Севера. Центральная пристань Енисейского пароходства. 4 лесозавода. Начато строительство крупного лесообрабатывающего Комбината. Фабрика Обуви. Паровозо-Вагоно- Ремонтный завод. Ряд предприятий по пищевой промышленности. Фарфоро- фаянсовая фабрика. Шпалопропиточный завод . Шпалорезка 2-х рамная. Начато строительство Красмашстр центр II-го Эксплоатационного района.
г. Канск. ст. Канск.	3146	Крупный с/хоз. пункт элеватор, зерносушилки, 2 паровых мельницы, винокуренный пивоваренный, кожевенный заводы. Лесоза-

1	2	3
		вод. Центр Канского адм. района.
г. Зима ст. Зима.	16081	Крупный жел. дор. и лесопромышленный пункт крупнейший в Сибири 6 рамный лесозавод. Большой сплав леса по р. Оке. Центр Зиминского адм. района
Н.Удинск. гор. ст. Н.Удинск.	12860	Административный центр Н.Удинского района Центр Ш-го эксп. района. Один лесопильный завод, 2 леспромхоза.
г.Сталинск ст. Н.Кузнецк.	188000	Центр металлургической промышленности Зап. Сиб. Края.
г.Ленинск-Кузнецкий. ст. Кольчугино.	68640	Крупный каменоугольный пункт Кузбасс. Маслобойный завод, электростанция, механизированный амбар, нефтебаза. Центр Ленинского административного района.
ЗП Гурьевский завод. ст. Гурьевск.	21775	Старый завод, ранее единственный в Зап. Сиб. Крае.
Прокопьевск. ст. Усяты.	127172	Наиболее мощный пункт (жемчужина) каменоугольной промышленности Кузбасса. Маслобойный завод. Электростанция. Центр. Прокопьевского Админитсративного р-на.
Торг- Пром. Пос. Топки. ст. Топки.	21753	Ж.д. узел элеватор, электроустановка ж.д. маслодельный завод. Центр Топкинского админтстративного района.
Белово гор. ст. Белово.	30228	Единственный в Зап. Сиб. Цинковый завод начата разработка каменоугольн. шахт.
Г.П.П.Киселево. ст. Акчурла. " Черкас.Камень	19614	Крупный каменоугольный пункт. Завод горного оборудования.
Щегловск гор. ст. Кемерово.	105342	Кемеровский каменоугольный рудник, Коксохимический завод. Электростанция. Нефтебаза. Центр Щегловского административного района.
г.Абакан ст. Абакан.	10140	Крупный ж.д. пункт, обслуживающий весь б. Минусинский округ . В 1931 г. реорганизован в областной центр Хакасской Автономной области. Перевалка на воду и с воды грузов, идущих в Танну-Тувинскую Республику. Лесообрабатывающий комбинат.
Гор. пр. п. Салара. ст. Копьево.	18117	Центр золотообрабатывающей промышленности.

1	2	3.
Г.П.П. Черногорские Копи. ст. Черногор. копи.	19780	Центр каменоугольной промышленности Минусинского бассейна.
Ужур. ж.д. посёл. Ужур. ст.	8864	Административный Центр Ужурского района. Центр У-го эксп. р-на Элеватор. Нефтебаза и большими заготовительными перевалочными пунктами. Заготзерно и др.

Г Л А В А 5.

ПУТИ СООБЩЕНИЯ РАЙОНА Т Я Г О Т Е Н И Я.

А. Под"ездные жел. дор. пути хозорганов и НКПС.

Развитие промышленности района тяготения, развернутое строительство новых предприятий, освоение новых лесных массивов вызвали строительство целого ряда новых под"ездных веток.

РАЗВИТИЕ СЕТИ ПОД"ЕЗДНЫХ ПУТЕЙ ХОЗОРГАНОВ И НКПС ЗА ГОДЫ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ В КЛМ.

	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.
Выстроено.....	15.525	15.499	2.682	118.591
Разобрано.....	-	-	1.657	6.643

Всего под"ездных путей на Томской на 1/1-33г. 261,076 километров из них выстроенных за первую пятилетку 143.997 клм., т.е. строительство под"ездных путей хозорганов и НКПС за первую пятилетку увеличилось в два с лишним раза достигнув 143,9 клм. в 1932 г. против 127,0 клм. выстроенных до 1929 г. и особенно большой рост строительства под"ездных путей был в 1932 г. и составляет 82 % от всех выстроенных под"ездных путей за первую пятилетку.

ПОД"ЕЗДНЫЕ ПУТИ ХОЗОРГАНОВ И НКПС В ПРЕДЕЛАХ ТОМСКОЙ Ж.Д. В ГРАНИЦАХ 1932 ГОДА.

№№ п.п	Наименование ветвей общего пользования и станции примыкания.	Принадлежность.	Строит. длина всех путей в клм.	Год сдачи в эксп.
	Главная линия.			
1	Ст. Болотная- элеваторный.	Союзхлеб (?)	0,305	до1929г.

1	2	3	4	5
2.	Ст. Яшкино к цемент. заводу...	Тресту "Красный Строитель".	1.162	до 29г.
3.	В.П. 235 клм. Лесопогруз. тупик.	Востокугля.	0.407.	1929г.
4.	Рзд. КУЗЕЛЬ- Лесовозная.......	Комкова.	0,644	до 29г.
5.	ст. Анжерка- на угольн. копи...	Тресту "Сибуголь"	11.998	-"-
6.	" Судженка - т о ж е	т о ж е	18.240	-"-
7.	" Яя-Лесовозная (б.карьерная)	Трест Сибуголь.	3.827	-"-
8.	" Ижморская-элеваторная......	Союзхлебу.	0.475	1929г.
9.	" -"- к пакгаузу хлебопрод.	т о ж е.	6.224	1929г.
10.	" Берикульская - к пакгаузу Союзхлеба...	т о ж е	0.388	-"-
11	" -"- - к элеватору..	т о ж е	0.560	до1929
12.	" Мариинск - -"- ..	Потребсоюзу.	1.076	-"-
13.	" Т я ж и н - к элеватору..	Союзхлебу.	0.331	1929г.
14.	" Итат - к зернохранилищу....	Ач. Потребс.	2.074	до29г.
15.	" Итат - к элеватору......	Союзхлебу.	0.625	-"-
16.	" Боготол - элеватору........	-"-	0.313	1929г.
17.	" -"- - -"-	-"-	0.300	до29г.
18.	" Ачинск 1. к складу Потребс.	Ач. Потребсоюзу	0.782	-"-
19.	" Критово - т у п и к	Леспромсоюз.	0.429	-"-
20.	" Ачинск - элеватору.......	Сельскредсоюз.	0.960	-"-
21.	" -"- - тупик ссыпного амбара Союзхлеба..	НКПС	0.342	-"-
22.	" Ачинск 1. Нефтескладу.....	"	0,126	-"-
23.	" 756 клм. - в е т к а	ПРК	0.110	1930г.
24.	" К а ч а - к стеклозаводу..	НКПС	0.161	до29г.
25.	" Красноярск- к эл. станции..	-"-	0.250	-"-
26.	" -"- к пропит. заводу.	-"-	4.745	1930г.
27.	" -"- к нефтескладу...	-"-	0.312	до29г.

1	2	3	4	5
28	ст. Красноярск.-клубная...	НКПС	0,359	1930г.
29	" -"- взырв.грузов.	в/ведомства.	0,146	-"-
30	" -"- артиллерийск.	-"-	0,274	-"-
31	" -"- т у п и к ...	Стройконторы.	0,484	-"-
32	" Енисей - лесовозная...	НКПС.	0,352	до 29г.
33	" -"- -"-	-"-	0,727	-"-
34.	" -"- -"-	-"-	3,166	-"-
35.	" -"- лесовозн."Абакан"	-"-	1.480	-"-
36.	" Злобино - к нефтескладу.	-"-	2.728	1931 г.
37.	" Клюквенная- к заводу огнеупорных изделий	-"-	0.811	до 29г.
38	" -"- - к базе Союзхл.	-"-	0.584	-"-
39.	" Заозерная - к элеватору..	Кан.селькредс.	0.532	-"-
40.	" Камала - -"-	Сибкрайсоюз.	1.100	-"-
41.	" -"- - ветка.......	Зерносовхоз.	0.800	1930г.
42.	" Канск Енис.-к базе союз.хл	НКПС.	0.111	до29г.
43.	" Иланская - элеватору....	Хлебосоюзу.	0.303	1930 г.
44.	" Ингашская - к базе Союзхл.	НКПС	0.426	до 29г.
45.	" Тинская - лесовозная....	-"-	0.441	-"-
46.	" Тайшет - -"-	-"-	1.449	-"-
47.	" -"- - элеваторная...	Союзхлебу.	0.378	1929г.
48.	" Байроновка - лесовозная..	НКПС.	0.707	до 29г.
49.	" Нижнеудинск -"-	-"-	7.356	1930г.
50.	" -"- - тупик ТПО...	-"-	0.130	1931г.
51.	" Тулун - элеваторная.	Селькредсоюз.	0.480	до29г.
52	" Н ю р а - лесовозная..	НКПС.	5.279	1929 г.
53.	" Шерагул- элеваторная....	Союзхлебу.	0.467	-"-
54.	" Авей - лесовозная.....	НКПС	0.411	1931г.
55.	" Куйтун - элеватору....	0.187-НКПС. 0.145-Союзхл.	0.332	до 29г.

1	2	3	4	5
56.	Ст. Харик - элеватору....	НКПС	0.183	1931 г.
57.	" Кимильтей - к мех. амбару	Союзполеводс.	0.273	1929г.
58.	" Зима - лесовозная №1	НКПС	1.583	до 29г.
59.	" -"- - лесовозная №2	-"-	1.523	-"-
60.	" -"- - лесовозная №3	-"-	0.678	-"-
61.	" -"- - элеватору...	Союзхлебу.	0.263	1931г.
62	" Залари - к базе Союзхл.	НКПС	0.142	до 29г.
63.	" Кутулик - к элеватору..	Союзхлебу.	0.763	1929г.
	ТОМСКАЯ ВЕТКА.			
64	3 клм. - ветка............	Сибулона.	0.450	1930г.
65	10 " - дровяной тупик..	Востугля..	0.278	до 29 г.
66.	13 " - тоже	НКПС	0.177	-"-
67	17 " - тоже	Яшкин.углепромхоз.	0.5[illegible]3	-"-
68.	27 " - тоже	НКПС	0.214	"-
69	31 " - тоже	Углепромхоз.	0.252	"-
70	40 " - тоже	НКПС	0.213	"-
71	ст. Томск II - на спич.фабрику " Сибирь"... ...	1.293-НКПС. 1.707-Том.комх.	3.000	-"
72	94 клм. - на госмельницу.....	Томск. комх	3.904	-"-
73	Томск II - тупик к пакгаузу Союзтранса	НКПС	0.504	1930г.
	Линия Ачинск- Абаканская			
75	Ст. Ачинск II- мельница.....	Забайкальск. ГПО.	1.190	1929 г.
76	" Гляден - элеваторная...	Сибкрайсоюз.	0.[illegible]20	до 29г.
77	97 КЛМ. - тупик	Нефтесклад.	0.175	1930 г.
78	ст. Крутояр- элеватору.....	Союзхлебу.	0.280	1929г.
79	" Ужур - -"-	Сибкрайсоюзу	0.834	до 29г.
80	236 клм. лесовозная	Хаклеспромхоз.	0.297	1930г.
81	28 клм. -"	Леспромхоза.	0.200	1931г.

1	2	3	4	5
82	97 клм. - к элеватору........	Союзхлеб.	0.547	1931 г.
83.	ст. Черногорские копи-углевозная....	НКПС.	1.345	до 29 г.
84	ст. Абакан- к элеватору..	Мин. селькредсоюз.	0.558	-"-
85	" -"- нефтескладу.....	НКПС	0.068	-"-
	Линия Юрга- Кузнецк.			
86	ст. Кемерово- пути химзаводу	1.570-НКПС 1.980-Сибуг.	3.550	-"-
87	" Кольчугино- копейская.вентиляционная.	НКПС	3.253	-"-
88	" -"- на капительн. шахту... ...	Сибуголь.	3.362	-"-
89	" -"- шахту"Карл Маркс".....	-"-	1.342	-"-
90	" -"- шахту"Ленинск".	-"-	1.654	-"-
91	" -"- к амбару Ленсоюза.	НКПС	0.461	-"-
92	" -"- Кустпромсоюза....	-"-	0.326	1929г.
93.	" -"- нефтесиндикату...	-"-	0.243	-"-
94.	" -"- к складу сибполевсоюзу Ленсоюза ...	Сибполевсоюз.	0.790	-"-
95.	" Белово- ветка цинкозавода	Тресту"Полиметалл".	2.714	до 29г.
96	" Гурьевск - на металл.зав.	НКПС	3.002	-"-
97.	" Акчурла - " киселевская".	-"-	5.627	-"-
98	" Усяты - " прокопьевская"	-"-	6.253	-"-
99	" -"- тупик Кустпромс.	-"-	0.060	1929г.
100	" -"- к мельнице......	Хлебосоюзу.	0.295	1931г.
101	343 клм. -Углепогрузочный тупик Кустпромсоюза.	НКПС	0.248	1929г.
102	ст. Кузнецк- на кирзавод......	-"-	1.143	до 29г.

1	2	3	4	5
103	ст. Кузнецк- ветка Кузнецк. новостройки....	Тельбесстрою.	3.090	1929 г.
104	" Гурьевск- склад Цинкозав.	Тресту полимет	0.230	1931 г.
105	" Арлюк - к нефтескладу....	Нефтесклад.	0.215	-"-
106	" -"- - к элеватору......	Сибполеводсоюз.	0.358	-"-
107	" Шишино- к элеватору......	-"-	0.672	-"-
108	" Топки - к элеватору......	-"-	0.307	-"-
109	" Кемерово-к энергетстрою.	Востугля.	0.760	-"-
110	" -"- к шахтеАлыпаевск.	-"-	0.954	-"-
111	" Мариинск- лесн. тупик....	Лессбыт.	[illegible]	1932 г.
112	б/п. 658 клм. -тупик д/леса.	НКПС	0.519	-"-
113	ст. Кача - к доп. руднику...	Кузнецкстрой.	7.079	-"-
114	Красноярск - комит. резерва..	НКПС	0.313	-"-
115	ст. Овищево- известков	-"-	0.514	-"-
116	ст. Камарчага- шалинск.МТС..	-"-	0.136	-"-
117.	ст. Клюквенная- нефтесклад..	-"-	0.293	-"-
118.	ст. Канск - комит. резерва.	-"-	0.968	-"-
119.	" " - леспромсоюза. ..	-"-	0.450	-"-
120	" " -"- лесовозная.......	Вост. Сибл.	2.000	-"-
121	ст. Бошняково- элеватор......	Заготу.	0.597	-"-
122	ст. Солянка - верносовхоз...	НКПС	0.842	-"-
123	" " - нефтесклад....	-"-	0.195	-"-
124	" Тинская - элеваторн.....	Заготзерно.	0.738	-"-
125	б/п. Догодаево- лесная ветвь.	НКПС	0.324	-"-
126	рзд. Кан II- нефтесклад......	-"-	0.540	-"-
127	" Суетиха - лесовоз....	-"-	0.916	-"-
128	" -"- -"-	Сиблестрест. НКПС.	2.581	-"-
129	" Байроновка- -"-	Лестранхоз.	0.430	-"-
130	" Алгашет -"-	-"-	0.725	-"-
131	ст. Н.Удинск - заготзерно..	НКПС заготзерно.	0.523	-"-

1	2	3	4	5
132	Н.Удинск-песчан. карьер....	НКПС	0.901	1932 г.
133	р.Туманка - лесовозная.....	НКПС / леспромхоз.	0.376	-"-
134	ст. Тыреть - алебастр......	НКПС / Ирк.Промс.	0.610	-"-
135	" Головинская - угольн.....	Черемх. / Рудоуправл.	1.086	-"-
136.	" Юрга- П- элеваторн......	За с/крупа.	0.540	-"-
137	89 КЛМ. (кольч.) Совхоз...	Совхоз.	0.200	-"-
138	Кольчугино- СП -станц......	Спас. ст.	0.950	-"-
139.	Рзд. 208 клм. (кольч.)Байкаимск.Лесрудоуправ.	Лесрудоуправл.	1.718	-"-
140	" Мереть - туп. шахстроя...	Шахстрой.	0.120	-"-
141	ст. Белово - Бадановск......	Ленин. Управл.	5.165	-"-
142	" Бускускан- Шестаков.....	Кузбас.шахстр.	0.252	-"-
143.	" Артышта- туп. лесосбыт...	Лесосбыта.	0.180	-"-
144.	" Труд-Армейская - Союзхлеба	Союзхлеб .	0.466	-"-
145.	" Калзагай - Афонинск.......	Прокопьев. / Рудоуправление.	6.650	-"-
146	" Акчурла- туп. куспромх...	Кустпромх.	0.170	-"-
147.	" Черкасов Камень- мех.зав.	Кисел. рудн.	2.810	-"-
148.	" -"- -"- Заготзерно	Мук. база.	0.276	-"-
149	" -"- -"- нефтескладу	З.С.Упр.Нефтск.	0.630	-"-
150.	337 клм. зименская.........	Упр. н. шахты.	3.900	-"-
151	-"- хлебокомбинат......	Хлебокомбинат.	1.200	-"-
152.	Усяты - Кр. Горка..........	Прокопьев.Упр. Н.Шахт.	6.400	-"-
153.	-"- энергострой........	Энергостр.	1.000	-"-
154	352 клм. Тупик Зенк.кам,кар..	НКПС.	2.800	-"-
155	Спиченково- тупик ЛенаБанка	Ковыл. копи.	0.125	-"-
156	рзд. 373 клм. Тещин Лог......	Аралич. Рудоупр.	1.022	-"-
157	Кузнецк- сортиров. Арал.Руд.	-"-	9.586	-"-
158	" пасс. ниж. кол......	Кузстрой.	0.670	-"-

1	2	3	4	5
159	Кузнецк-сортир. Сор.Зав....	Кузстрой.	0.900	1932 г.
160.	Томск - карьерн. тупик союзхл.	Союзхлеб.	0.393	-"-
161	р. 380 клм. (кольч.) Складск	Сибстройпуть.	0.320	-"-
162	" " " " "	-"-	0.306	-"-
163	383 клм. камен. карьер......	Кузнецкстрой.	0.804	-"-
164.	" " Бел. Цин. зав......	Цинк. зав.	0.959	-"-
165	" " Песчаный карьер....	-"-	0.700	-"-
166	" " погруз. тупик......	Кузнецкстрой	0.830	-"-
167	" " обоғурский	Кузбассуголь	9.200	-"-
168.	Кандалеп- осиновск: тупик....	Осин. копи.	7.823	-"-
169.	Укур - нефтескладу.....	Нефтескладу	0.161	-"-
170	р. Ишаново- Востугля.......	Востуголь.	1.150	-"-
171	" 35 клм. - Шахстрой	Шахстроя.	0.460	-"-
172	" 37 клм. (кемер.) Сибстройпуть.....	Сибстройпуть.	0.500	-"-
173	Кемерово- цинкстрой.........	Цинкстрой.	0.220	-"-
174	-"- коксстрой.	Кокстрой...	1.200	-"-
175	-"- леспромхоз.......	Леспромхоз.	0.460	-"-
176	Черногорские копи- углевозн.	Кузбассу.	4.194	-"-
177	-"- " лесовозн.	-"-	8.500	-"-
178.	ст. Яшкино- тупик.........	Заготзерно.	0.118	-"-
179	" Судженка - кварц-рудн.	Кузнецкстроя.	8.913	-"-

Б. ВОДНЫЕ ПУТИ.

По длине своих систем , по водоносности и скорости своего течения Сибирские реки в общем обладают вполне удовлетворительными эксплоатационными качествами. В то же время география их истоков, направленная с юга на север и выход главнейших рек в Северное Полярное море в значительной степени снижают их значение в общей системе народного хозяйства, так как направляясь на север, они удаляются от экономических центров на безлюдный север,(~~они удаляются от экономических центров на безлюдный~~) - с суровыми климатическими условиями и почти совсем неразвитым хозяйством. Это обстоятельство влечет особенно ощутительные результаты в эксплоатации северных лесов, которые в основной своей массе расположены,именно, на безлюдном севере и пользуются поэтому в самых малых размерах.

Тем не менее при естественном разделе перевозок между всеми видами транспорта на долю речной части остаются:связь по водным путям северных окраин с их краевыми и районными центрами, освоение новых районов по пионерным рекам, вывоз с притоков агроидустриальной продукции на главные реки системы и подвоз к главным пунктам перевалочных грузов на ж.д. экспортно- импортная работа северным морским путем (Карская экспедиция) и, наконец, выдвигаемая за последнее время задача межрайонной связи водным путем второй угольной металлургической базы (Урал- Кузбасс).

Весь район дороги густо изрезан сетью рек больших и средних по величине об"единяемых в общем двумя бассейнами крупнейших в Крае рек - Оби и Енисея.

Наимболее крупная водная сеть района характеризуется следующими основными показателями:

Наименование рек и их притоков.	Общая длина клм.	Длина в пределах района клм.	В том числе: Судоходн. клм.	Только сплавн. клм.
1. БАССЕЙН РЕКИ ОБИ.				
1. О б ь	3747	1050	1050	-
2. Т о м ь	798	798	584	214
3. Я я	304	304	-	304
4. Чулым	1895	1895	1128	767
5. Чичка- Юл..............	363	363	-	43
6. К е т ь................	1356	1356	658	591
7. Васьюган...............	832	832	524	73
8. Т ы м	640	640	294	85
9. В а х	917	917	293	624
10.Мрасс-Су...............	304	304	-	304
11.Кондома...	427	427	-	325

1	2	3	4	5
П. БАССЕЙН Р.ЕНИСЕЯ.				
1. Енисей...	4063	3702	3423	279
2. Абакан	523	523	-	523
3. Т у б а	122	122	101	21
4. М а н а	533	533	-	533
5. К а н	602	602	-	354
6. Ангара	1893	1893	1595	-
7. Нижняя Тунгуска.........	2846	2846	917	1929
8. Подкаменная Тунгуска....	1187	1187	361	826
9. Турухан.................	515	515	35	480
10. О к а	889	889	36	581
11. Ч у н а (Уда).........	1125	1125	-	698
В С Е Г О :.........	25881	22753	10999	9554

Из этой системы бассейн р. Оби и три реки Енисейского бассейна, а именно: Енисей, Абакан и Туба входят в Зап.Сибкрай.Остальные реки протекают по той части района, которая включается в Вост. Сиб. Край, за исключением небольшой части Ангары и верхних истоков р. Оки, которые протекают по А.Б.М.ССР . В общем водные пути по областям распределяются следующим образом:

Части района тяготения.	Общая длина в клм.	В том числе:	
		Судоходных.	Сплавных.
Запсибкрай	13.233	8.055	4.153
Вост. Сибкрай...	9.530	2.944	5.401

Часть района дороги, входящая в Зап. Сиб. Край, обслужена водными путями вообще, и судоходными в частности, лучше нежели восточная часть района.

С другой стороны, сплавная часть водной системы имеет большее протяжение в восточной части района, т.е., где расположены главные лесные массивы.

Следует опять-таки подчеркнуть, что наибольшая часть сплавных рек расположена севернее магистрали и имеет направление от нее к северу, вследствие чего для использования ее необходимо проведения ряда новых ж.д. линий меридионального направления, которые перхватывали-бы сплавляемый лес. Этой задаче будет отвечать запроектированные линии Томск- Чулым, Кеть- Ачинск- Енисейск- Киренск. Первая линия вступает в эксплоатацию в конце 1934 г. остальные к концу второй пятилетки.

КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ОТДЕЛЬНЫХ РЕК:

1. О Б Ь. Судоходная всю навигацию. Вступает в район дороги в северо- западной части. По ней и ее притоку Томи, доставляются в Томск и затем на ж.д. продукты охоты и рыболовства, а также и лес из Нарымского Края, а с ж.д. через Томск отправляются предметы питания и фабрично-заводского производства в Нарымский Край и крайние северные части района. По Оби же идут экспортные и импортные грузы Карской экспедиции.

2. Т О М Ь. Судоходна только в нижнем своем течении от Томска до впадения в Обь. Весной, а иногда осенью бывает судоходна вверх от Томска до Сталинска. Имеет значение, как путь грузов из Томска в Нарымский Край и Тобольские Север и обратно. Обычный состав грузов указан выше.

3. Ч У Л Ы М. Обмен грузов между Томском и Северными частями б. Томского Округа все лето до с. Зырянского. Подвоз к Томску с./хов. грузов и лесных. Последние переваливаются в Томске на ж.д. на ст. Черемошники и в значительной части идут в Кузбасс, Новосибирск и западные части Края. Крупный сплав, который будет перениматься в дальнейшем вновь стробщейся ж.д. от Томска до Чулыма у Ксеньевки.

4. К Е Т Ь. Протекает по малолюдной, не богатой лесом местности. Доступна только для мелко-сидящих судов (катеров). Имеет значение, как сплавной путь для леса, частью поднимающегося, затем вверх по Оби до Н.Сибирска, в большем же количестве идущего на расположенный в низовьях Оби Томский лесозавод на экспорт.

5. ВАСЬЮГАН. Доступен для мелкосидящих судов, снабжающих охотничье население ее района и вывозящих оттуда в Томск продукты охоты и рыболовства. Сплавное значение небольшое.

6. Т Ы М . Имеет аналогичное значение с Кетью. Протекает по местности огромных лесных массивов. Главное значение- сплав леса к устью для дальнейшей переработки на экспорт на лесном заводе у самого устья. Доступен только для мелкосидящих судов.

7. В А Х . Протекает на крайнем севере района и служит единственным звеном между Томском и охото-рыбацким населением весьма редким и состоящим преимущественно из остяков.

8. ЕНИСЕЙ. Прорезает среднюю часть района с юга от Монгольской и Танну-Тувинской границы до Северного Ледовитого Океана. Судоходство совершается от дер. означенной на юге б. Минусинского Округа до Ефремовского Камня в Енисейском заливе. В нижнем своем течении Енисей многоводен и глубок, вследствие чего в него возможен заход морских судов до дер. Ангутиха в 81 клм. ниже Туруханска. В 1926 г. к устью р. Курейки заходил морской переход за Курейским графитом. По Енисею совершается сравнительно большое грузовое движение, как судами госпароходства, так и ведомственным флотом, а также идет большой сплав леса.

На ж.д. ст. Красноярск и на ст. Енисей с него переваливается главным образом хлеб и лес, а обратно предметы фабрично-заводского производства, оборудование и продукты питания для Туруханского Края и Енисейской золотоприисковой системы. Кроме того, большое грузовое движение, главным образом, леса Енисейской части Карской экспедиции. В первую пятилетку недалеко от устья выстроен первый Северный Морской Порт Игарка.

9. АНГАРА. Судоходная от Иркутска до селения Братский Острог. Далее до Кежмы пригодна для сообщения на лодках- илимках. Имеет быстрое течение и ряд порогов непереходных для паровых судов. На этих порогах (Шиманский, Падунский) запроектировано строительство мощных гидроэлектростанций (Большой Ангарострой).

10. АБАКАН,ТУБА,МАНА,КАН,ПОДКАМЕННАЯ,НИЖНЯЯ ТУНГУСКА,ТУРУХАН,ЧУНА (УДА) и ОКА.

Имеют, главным образом, сплавное значение , при чем наибольший сплав совершается по Мане, Кану, Оке и Чуне. На судоходной части некоторых из перечисленных рек сообщение совершается мелко-сидящими судами (катерами) и имеет узко-местное значение .

В. ГРУНТОВЫЕ ПУТИ.

В специфических условиях Сибирского Края с его огромной территорией, редким населением, исключительно слабо развитой ж.д. сетью и при неблагоприятном направлении главных в... артерий достаточная развитая сеть

тает исключительное значение. Если же принять во внимание, что многие пункты Края отстоят от существующей жел. дор. на 1000 и более клм., что использование лесных массивов севера и многих ископаемых богатств (например: медь, алебастр, золото) становится невозможным по бездорожью и, наконец, если иметь в виду, что образование совхозов с благоприятными почвенными и климатическими условиями оказывается невозможным по той же причине, наличие достаточного количества хороших грунтовых путей приобретает еще большее значение.

Ряд районов, особенно в горно-таежной местности в золотоприисковых системах и до сих пор не имеет иного сообщения, как по вьючным тропам или таежным речкам, при чем такие пути, как правило, существуют в отдельных северных местах Красноярского и Канского округа.

Протяжение грунтовых дорог в районе дороги представляется в таком виде:

Общее протяжение в клм.	Дорог с камен-ной одеждой	%	В том числе:					
			Дорог государственн. значения.			Дорог местного значения.		
			Всего.	С камен. одеждой.	%	Всего.	С каменн. одеж.	%
64518	2172	3,3	2.587	1.793	69,3	52082	379	0.7

Эти цифры служат иллюстрацией к сказанному выше. Более или менее сносных дорог с каменной одеждой имеется в районе всего 3,3 % от общей сети, причем в подавляющем количестве они относятся к трактам государственного значения. Из дорог местного значения каменную одежду имеют только 0,7 %, остальные же представляют из себя в некотором роде естественный путь, обычно, приходящий, весной и осенью, в совершенно непроезжее состояние.

В расчислении по главнейшим административным подразделениям района сеть грунтовых путей распределяется:

Части района дороги входящие в:	Общее протяж. клм.	Дорог с кам. одежд.	% кам. од.	В том числе:					
				Госуд. значения.			Местного значения.		
				Всего	С кам. одеж.	%	Всего.	С кам. одеж.	%
Запсибкрай.	37232	1504	4	1240	1125	90	35992	379	1
Востсибкр.	27286	668	2.4	1347	668	49	16090	-	-
В % по краям:									
Запсибкрай.	57%	69	-	47	62	-	69	100	-
Востсибкр.	43	31	-	53	38	-	31	-	-

Западная часть района обслужена лучше восточной как в смысле общего протяжения, так и по качеству дорог.

Грунтовых трактов государственного значения в районе дороги имеется 4- Московский тракт, Усинский, Шелашниковский и Братско-Илимский тракты.

МОСКОВСКИЙ ТРАКТ- проходит в общем вдоль Томской дороги на протяжении около 1900 клм. Однако, далеко не на всем этом протяжении он имеет значение с точки зрения грузооборота. Напряженными по грузообороту являются лишь отдельные его участки, прилегающие к городам и крупным населенным пунктам с пропуском до 23 тыс. тн. разных грузов в год.

УСИНСКИЙ ТРАКТ.- от Минусинска до государственной границы, общим протяжением 347 клм. ведет в Танну-Тувинскую республику, распространяя свое влияние и на северную полосу Монголии. Транзитный грузооборот выражается, примерно, в 5 тыс. тн. Вследствие развивающихся связей с Тувинской Республикой и Монголией, значение этого тракта, несомненно, будет возрастать, причем грузооборот его по предположениям Зап. Сиб. Крайисполкома, достигнет не менее как до 10-15 тыс. тн. в год.

ШЕЛАШНИКОВСКИЙ И БРАТСКО-ИЛИМСКИЙ ТРАКТЫ служат путями соединяющими жел. дорогу с Ленским Золотопромышленным районом. Первый же из них начинается от ст. Тыреть и тянется до Балаганска на Ангаре и до пристани Жигалово на Лене. Протяжение его в пределах района Томской жел.дор. 120 клм. Братско- Илимский тракт начинается от ст. Тулун Томской дороги, проходит через селение Братск на Ангаре и достигает до другой пристани на Лене Усть - Кута от которой судоходство совершается всю навигацию.

В пределах района дороги протяжение его около 220 клм. Оба тракта проходят по значительно заселенной и хлебородной местности, обслуживаются конной тягой, имея наиболее грузовое движение в зимнее время, когда забрасываются в навигацию грузы для Ленского края, переваливаясь за эти тракты с указанных станций Тыреть и Тулун.

Грузооборот их примерно составляет:

Шалашниковский - 15 ты. тн. в год.
Братско- Илимский- 3-5 тыс. тонн в год.

Он далеко не исчерпывает всего грузооборота с Ленским Краем, так как подавляющее большинство грузов на Лену до 60 тыс. тн. проходит по Якутскому тракту, начинающемуся от гор. Иркутска в районе Забайкальской ж.д.

Из дорог местных следует выделить по их значению следующие, главным образом, под"ездные пути:

1. Н. Сибирск- Ленинск - 227 клм. Соединяет краевой цент с крупным каменоугольным районом. Хлебовозная.

2. Сталинск- Мыски-52 клм. соединяет крупный нацменьшинский пункт с ж.д.

3. Красноярск- Енисейск- 338 клм. соединяет магистраль с золотоприисковым и лесопромышленным районом. Грузооборот (главным образом, сельхоз. грузы) достигает в данное время до 20 тыс. тн.

4. Канск- Троицкий завод - Рыбное 123 клм. Связь магистрали с Южно- Енисейским золотоприисковым районом. Северный грузооборот до 15 т.тн.

5. Томск- Пача - 105 клм.

6. Ижморка- с.Почитанка	-	10 клм.	Хлебсовхозные.
7. Ижморка-Троицкое	-	24 "	
8. Томск-Богородское	-	115 "	
9. Ачинск-Бирилюссы	-	110 "	
10. Ленинск-Красное	-	54 "	
11. Ленинск-Крапивино	-	64 "	
12. Минусинск-Абаканское	-	60 "	
13. Абакан- Таштып	-	170 "	
14. Чебула-Мариинск	-	27 "	

15. Трактом краевого значения является - Нарымский соединяющий г. Томск с с. Колпашево - 332 клм. на р. Оби.

В первом пятилетии сооружено целый ряд безрельсовых под"ездных путей от совхозов к крупным промышленным центрам и станциям ж.д.

Во втором пятилетии должна осуществляться программа крупного строительства безрельсовых дорог и реконструкции существующих.

Темпы этих работ должны опережать поступление механических двигателей в сельское хозяйство (тракторов, автомашин), которое в настоящее время резко возросло , в связи с созданием собственной тракторной и автомобильной промышленности.-

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

Г Р У З О П А С С А Ж И Р О О Б О Р О Т

ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

За годы

П Е Р В О Й П Я Т И Л Е Т К И.

ГЛАВА 1.

ГРУЗООБОРОТ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЗА ПЯТИЛЕТКУ.

Материалы и выводы по ним, изложенные в первых двух главах настоящего обзора о развитии всех отраслей народного хозяйства района дороги, со всей ясностью предопределили содержание настоящей главы о развитии и структуре грузооборота Томской ж.д. за годы первой пятилетки.

Основные показатели грузооборота за пятилетку приведены в первой главе обзора в "Общих итогах" и потому излагаемый ниже материал является детализацией и более подробным анализом этих основных показателей.

Так как в настоящем обзоре, в целях сравнимости, все изложенное делается по данным всех лет с пересчетом на границы дороги на 1/1-33г." то для показа размеров этих пересчетов ниже приводятся две таблицы:

Грузооборот Томской железной дороги за годы первой пятилетки в границах каждого данного года. (в тыс. тонн).

Годы:	Погрузка	Выгрузка.	Прием: С востока	Прием: С запада	Сдача: На восток	Сдача: На запад.	Вся перевозка.	Сред. проб. 1-й тонны	Общий ком. пробег тыс. килом.
1928	4834	1974	164	563	854	2733	5561	507	2622092
1929	5999	2376	200	715	1217	3321	6914	534	3696709
1930	7819	4282	284	1244	1585	3480	9346	535	4997177
1931	9156	5720	670	2281	2093	4294	12107	466	5647614
1932	11073	6666	592	2862	2404	5457	14527	480	6974313

ПРИМЕЧАНИЕ: Таблица построена на основании отчетных грузовых потоков (густотного отчета ф.СП №29а), так как только в них указаны между собой отдельные элементы работы: погрузка, выгрузка, прием, сдача, пробег. Внесенные исправления на основании данных других более точных материалов, полностью оговорены на приложенной к обзору развернутой таблице грузооборота.

Грузооборот Томской железной дороги за годы первой пятилетки с пересчетом данных всех лет в границах " на 1/1-1933 года ".

Годы	Погрузка.	Выгрузка.	Прием		Сдача.		Вся перевозка.	Ср. проб. 1 тонны	Общ. колич. пробег тыс. тн. килом.
			С востока	С запада	На восток	На запад			
1928	4132	1804	310	563	486	2715	5005	465	2325684
1929	5179	2171	356	715	766	3293	6250	485	3032116
1930	6559	3943	498	1207	866	3455	8264	501	4137390
1931	8052	5512	752	2281	1279	4294	11085	503	5574708
1932	10512	6579	691	2862	2029	5457	14065	492	6922963
32г. в % к 28	254,4	364,7	223,0	508,3	417,5	201,0	281,0	-	297,7

Таким образом в результате пересчета данных всех лет на границы -на 1/1-33г." из грузооборота дороги соответствующих лет исключено:

Общего комм. пробега грузов. тыс. тонно-клм.	
1928г.	- 496408
1929г.	- 664593
1930г.	- 359787
1931г.	- 72911
1932г.	- 51350

Следовательно, по последним двум годам в результате пересчета получилась незначительная итоговая разница в пробеге грузов. Это об"ясняется тем, что при пересчете данных первых трех лет из отчетных материалов выброшена работа значительных участков (Иннокентьевская - Черемхово и Н.Сибирск -Болотная), в последних двух лет незначительных участков Иннокентьевская-Половина и маленького участка Половина -Черемхово (в 1931г. участок Н.Сибирск-Болотная был в границах дороги до 1/IХ-31г., но в годовом густотном отчете (СП 29) исключен целиком с начала года.)

В первой таблице совершенно несравнимыми и не показательными являются данные о приеме и сдаче на Забайкальскую ж.д., так как за ход Черемхово-Усольского промышленного куста из района тяготения

Томской ж.д. совершенно изменил конфигурацию обмена грузов на востоке (уголь из отправления и сдачи перешел в прием и в основном выпал совсем из грузооборота дороги; лес из отправления и выгрузки в Черемхово, сначала перешел в прием по Половине, а затем выпал совсем из грузооборота дороги, также как и продукция предприятий Хайты, Тельма, Усолья, Китоя и др. пунктов.

Поэтому дальнейший анализ элементов грузооборота производится по пересчитенным данным всех лет на границы "на I/I-33г."

1. АНАЛИЗ ГРУЗООБОРОТА ПО СООБЩЕНИЯМ.

Основной характеристикой выполняемых дорогой функций межрайонных и внутрирайонных связей является разрез грузооборота дороги по сообщениям.

Грузооборот Томской железной дороги по сообщениям с пересчетом данных всех лет в гран. на 1/1-33г.

(в тыс. тн.)

Годы	Местное сообщение.	Вывоз	Ввоз	Транзит	Вся перевозка	Средний пробег тонны.	Общ. проб. тыс. тн. клм.
1928	1334	2798	470	403	5005	465	2325684
1929	1654	3525	517	554	6250	485	3032116
1930	3045	3514	898	807	8264	501	4137390
1931	3831	4221	1681	1352	11085	503	5574703
1932	4751	5761	1828	1725	14065	492	6922963
1932 в % к 1918г.	356,1	205,9	388,9	428,0	281,0	-	297,7

РОСТ ЗА ПЯТИЛЕТКУ.

Местное сообщение - в 3½ раза
Вывоз............ - в 2 раза
Ввоз............ - в 4 раза
Транзит......... - в 4¼ раза
вся перевозка)... - в 3 раза
и общ. пробег.)

Таким образом, несмотря на абсолютное преобладание вывоза над другими видами сообщений, темп его роста уступает всем другим и тем самым отражает превращение Сибири из только сырьевой базы" в "собственно индустриальный район".

За это говорят темпы роста ввоза и местного сообщения.

Превышающий % роста всех видов сообщений темп роста транзита подчеркивает выросшие оборонные задачи дороги.

Указанные положения особенно ярко видны из следующей таблицы:

Удельный вес всех видов сообщения в грузообороте дороги за годы первой пятилетки (в гр. 33г:)

Годы	Местное сообщен.	Вывоз	Ввоз	Транзит	Вся перевозка.
1928	26,7	55,9	9,4	8,0	100,0
1929	26,5	56,3	8,3	8,9	100,0
1930	36,9	42,5	10,8	9,8	100,0
1931	34,6	38,1	15,1	12,2	100,0
1932	33,7	41,0	13,0	12,3	100,0
1932г. в % к 28г.	126,0	73,3	138,2	153,4	-

Удельный вес транзита вырос на 53%, показав такое увеличение удельного веса, какое не имела ни одно другое сообщение.

Удельный вес вывоза снизился за пятилетку на 26,7%, несколько поднявшись (на 2%) в 32году против 31 года, что об"ясняется исключительно эксплоатационными причинами (вывоз угля, с заж- тием перевозок остальных грузов ввиду недостатка парка и плохой эксплоатационной работы дороги).

Местное сообщение и ввоз росли параллельно внутрирайонному строительству.

Изменения размеров работы по сообщениям в % к предыдущему году:

Сообщения:	1929г.	1930г.	1931г.	1932г.	1932г. % к 28году.
Местное сообщение	124,0	184,1	125,8	124,1	356,1
Вывоз...........	126,1	99,6	120,0	136,5	205,9
Ввоз............	110,1	172,1	192,0	108,6	388,9
Транзит..........	137,4	145,6	167,5	127,6	428,0
Вся перевозка...	124,9	132,2	134,0	127,0	281,0

1930 год был годом широчайшего развертывания строительства в районе дороги.

В этом году были полностью развернуты работы по сооружению Кузнецкого металлургического завода, Беловского цинкового завода, ряда крупных угольных шахт и новых железных дорог в Кузбассе.

В 1930году увеличил за счет новой батарреи свою продукцию Кемеровский коксо-химкомбинат и реконструированный Гурьевский мет.завод. Поэтому в 1930году местное сообщение дало резкий скачек роста,увеличившись на 84% за один год. В том числе увеличилась за один год по перевозке каменного угля на 71% (в Кемерово, в Гурьевск и в Кузнецк),по перевозке лесоматериалов на 143% (в Кузнецк,Усяты,Кольчугино,Белово,Кемерово и Анжерку) и по перевозке строительных материалов на 148% (гл.образом в теже пункты).

В последующие годы местное сообщение показало среднегодовой прирост 25%.

Такой же резкий рост в 1930году и по тем-же причинам имелся по ввозу грузов. С той лишь разницей,что увеличившись в 30году на 72%,ввоз в 1931году показал еще больший годовой рост: на 92%.

Это совершенно закономерно вытекало из характера строительства 1930года и 1931года.

Если в 30году в связи с началом ряда строек в основном производились земляные работы, кладка и т.п.,то в 1931г. ряд строек вступили в период установки и монтажа оборудования,которое целиком являлось ввозом с запада и именно поэтому 1931г.оказался годом максимальных темпов роста ввоза.

~~При этом~~ при общем росте ввоза в 31году на 92%,ввоз металлов и металлоизделий за один год вырос на 356%.

Последствием резкого роста в 30году местного сообщения (значительное увеличение своей выгрузки каменного угля,леса и стр материалов)явилось даже некоторое,правда очень незначительное,на 0,4% снижение вывоза в этом году.

Однако, в следующие годы, в результате значительного увеличения угледобычи в 1931году на 45%, в 32году -на 35%,начиная с 1931года вывоз стал увеличиваться показав в 1931году рост на 20%.

В 1932году, в связи с развертыванием строительства на Дальнем Востоке, значительно увеличился вывоз и на восток (хлебных, лесных грузов) и потому рост общего вывоза в 1932году достиг 36,5% за год.

Транзит, опередивший в темпах роста,все остальные виды сообщений перевозок,увеличился в последние два года.

При этом в составе общего транзита особенно расчет транзит на восток, увеличившийся в 1930году на 55%, в 1931году почти вдвое против 30года, а в 1932году еще на 32% против 1931года.

(см.сл.страницу)

Т Р А Н З И Т

грузов через Томскую железную дорогу за годы первой пятилетки
(в гр.на 1/1 1923г.)

Направления.	1928	1929	1930	1931	1932
1. В тыс.тонн.					
С запада на восток	286	371	574	1031	1363
в %% к пред.году..	-	129,7	154,7	179,6	132,2
с востока на запад	117	183	233	321	362
в %% к пред.году..	-	156,4	127,3	137,7	112,8
Итого:	403	554	807	1352	1725
в %% к предыдущ.году		137,4	145,6	167,5	127,6
2. В %%					
С запада на восток	71,0	67,0	73,0	76,3	79,0
с востока на запад	29,0	33,0	27,0	23,7	21,0
Итого:	100	100	100	100	100

Удельный же вес транзита с востока значительно уменьшился, в связи с значительным увеличением собственных потребностей и нужд ДВК и восточной части ВСК.

2. АНАЛИЗ ПОГРУЗКИ ГРУЗА.

Погрузка за пятилетку снизила свой удельный вес в перевозке (за счет погрузки на вывоз) Это относительное снижение было в результате невыполнения дорогой планов погрузки угля и леса с одной стороны и в результате резкого увеличения ввоза с другой.

Однако,снизив удельный вес с 82,5% в 1928г. до 74% в 1932г. погрузка все же представляет из себя 3/4 всей работы дороги.

П О Г Р У З К А.

за годы первой пятилетки (в гр.33г.)в тыс.тонн

Годы	Итого:	В том числе.									
		Хлеб	Кам. уголь	Нефть	Дрова	Лесн. мат.	Строит.	Метт издел.	Руда	Прочие.	Погрузка в % от перевозки
1928	4132	574	2379	4	121	575	127	23	-	329	82,5
1929	5179	622	3022	6	122	628	222	31	-	526	82,8
1930	6559	410	3495	15	169	1186	521	38	-	725	79,5
1931	8052	471	4574	22	135	1273	976	149	4	448	72,7
1932	10512	622	6580	20	115	1318	899	308	42	608	74,8
32г. в % к 28г.	254,4	108,6	277,5	500,0	95,0	229,0	707,5	1340,0	-	184,8	-

По абсолютным размерам на протяжении всех лет первое место занимает каменный уголь, второе - лесоматериалы, третье -начиная с 31г.строительные материалы.

Вся погрузка увеличилась в 32г. по сравнению с 28г. на 154,4% В том числе:

ПО ХЛЕБНЫМ ГРУЗАМ: на 8,6% при чем такой малый рост,объясняется тем,что в 30 и 31г.имелось снижение погрузки,в основном из-за низкого урожая 31года.

ПО КАМЕННОМУ УГЛЮ И КОКСУ.На 177,5% при непрерывном росте из года в год, на основе роста Большого Кузбасса.

ПО ЛЕСНЫМ МАТЕРИАЛАМ - на 129,0%, при этом погрузка их выросла в 30г.на 89%,имея экономические перспективы неимевшегося дальнейшего роста в последующие годы.

Однако, фактический рост в 31году составил только 7% и в 1932 - 12%.

Это явилось результатом неблагополучного положения в лесных организациях Восточной Сибири, установленного рядом решений и краевых и центральных органов. Но так как все таки из года в год в районе дороги находились большое количество невывезенных остатков леса,то следовательно,главным образом зажатие погрузки лесоматериалов в последние два года пятилетки произошло вследствии недостатка у дороги парка, особенно специального(платформ)

и в значительной степени в результате невыполнения основных эксплоатационных измерителей (плохого использования вагона).

ПО СТРОИТЕЛЬНЫМ МАТЕРИАЛАМ на 607,5%, резко увеличившись в 1930г. (на 135% за год), значительно еще поднявшись в 31году (на 87% за год), и несколько снизившись в 1932году (на 8%) в связи с тем, что ряд главных строек, в том числе Кузнецкий Металлургический завод, в основном были закончены в 31году и поэтому об-ем строительства 32года, особенно требующего строительных материалов минерального происхождения, несколько уменьшился.

ПО МЕТАЛЛУ И МЕТАЛЛОИЗДЕЛИЯМ рост погрузки увеличился на 1240%, причем увеличение началось в 31году и главным образом произошло за 32 год, за счет продукции Кузнецкого Металлургического завода. Погрузка металлоизделий, если не считать переотправок при их распределении с центральных баз, увеличилась за счет продукции Томского завода "Металлист" и Гурьевского мет.завода, на котором в 31 и 32 годах было организовано производство ряда металлоизделий для Кузнецкого завода. Погрузка металлоизделий в первые три года включена в прочие грузы.

ПО ПРОЧИМ ГРУЗАМ на 84,4%, но этот рост произошел за счет новых грузов, которые в 32г. еще не были выделены в учете и потому включены в группу прочих, что подтверждается следующими данными:

Погрузка "Прочих грузов" (в тыс.тн.)

Года	Итого:	В том числе:											
		Семена масл.	Лен пенька	Овощи	Сено солома	Мясо	Скот живой	Рыба	Машины	Хим. продукты	Стандарт. дома	Флюсы	Проч. не расшифр.
1931	448	8	5	49	50	14	31	8	20	4	-	-	259
1932	608	4	5	40	70	10	30	5	18	15	18	124	269
1933г.													

Таким образом, "прочие" грузы по существу в 1932г. против 1931 года не выросли даже в абсолютных размерах, а группа грузов "не расшифрованных" осталась почти на том же уровне. Показанный же общий рост погрузки прочих грузов в 1932г. на 35% почти целиком произошел за счет "флюсов", т.е. новых грузов, появившихся в резулттате создания собственной металлургии в крае.

СТРУКТУРА ПОГРУЗКИ В % К ИТОГУ.

Годы	Хлеб	Кам. уголь	Лесн. матер.	Стр. матер.	Металл.	Руда	Проч.	Итого
1928	13,9	57,5	13,9	3,7	0,6	-	10,4	100
1929	12,1	58,4	12,1	4,3	0,6	-	12,5	100
1930	6,3	52,5	18,1	8,0	0,6	-	14,5	100
1931	5,9	56,8	15,8	12,1	1,9	0,05	7,45	100
1932	5,9	62,6	12,6	8,6	2,9	0,42	6,98	100
32г. в% к 28	42,6	106,9	90,3	232,1	525,0	-	67,2	-

При росте удельного веса индустриальных грузов, удельный вес хлебных во всей погрузке снизился на 57,4% и прочих грузов 32,8%.

Удельный вес "прочих" грузов во всей погрузке в 1932г. равнялся 6,98%, если же исключить из прочих грузов флюсы и детали стандартных домов, то их удельный вес в 1932году снизится до 4,4%.

3. АНАЛИЗ ВЫГРУЗКИ ГРУЗОВ.

Выгрузка увеличилась за пятилетку на 264,7%, значительно превзойдя рост погрузки. Удельный вес выгрузки во всей перевозке поднялся с 36,0% в 1928г. до 46,8% в 1932году, достигая в год развернутого строительства Кузнецкого завода в 31году -49,0%.

Выгрузка по отношению к погрузке, что очень важно в смысле изучения условий эксплоатации дороги составляла в 29году 42%, в 1930году -59,7%, в 1931г. - 68,6% и в 1932году - 62,5%.

Масштаб роста абсолютных размеров выгрузки будет понятен, если учесть, что указанные соотношения погрузки и выгрузки достигнуты при большом абсолютном росте погрузки.

В Ы Г Р У З К А.

За годы первой пятилетки (в гр.33г.) в тыс.тонн

Годы	Итого:	В том числе:									Выгрузка в % от	
		Хлеб	Кам. уголь	Нефть	Дрова.	Лесн мат.	Стр. мат.	Мет. изд	Руда	Прочие.	Перевозке	Погрузка
1928	1804	163	609	19	90	328	121	28	-	446	36,0	43,7
1929	2171	203	678	30	94	318	211	37	-	600	34,8	42,0
1930	3944	350	1148	53	125	770	555	68	-	864	47,7	59,7
1931	5512	446	1423	120	114	1053	1225	351	59	719	49,0	68,6
1932	6579	426	2379	135	110	956	975	255	308	733	46,8	62,5
32г. в%	364,7	262,0	390,5	7105	122,5	291,9	805,0	912,0	-	164,3	130,0	157

Выгрузка хлеба значительно увеличилась за счет:

а) увеличения ввоза с запада в Кузбасс муки,
б) увеличения масштабов переработки зерна (сортировка, просушка и т.п.)
в) увеличения завоза зерна на мельницы (как на старые увеличившие свою мощность, так и на новые.

ВЫГРУЗКА каменного угля увеличилась на 290,5%, с особенно большим ростом в 30 году на 69%, по причинам, рассмотренным при анализе роста местного сообщения и в 32 году - на 67% за счет работы коксовых батарей Кузнецкого мет.завода. В течении всех лет значительно выросло потребление каменного угля самой дорогой (с 680 тыс.тонн в 28году до 1070тыс.тонн в 1932г.)

Из всех грузов больше всего выросла выгрузка металла и изделий, строительных материалов и нефтепродуктов (больше, чем в 7 раз).

При этом, ввиду того, что выгрузка металлоизделий до 31 года включена в группу "прочих" грузов, то, следовательно, % роста их несколько, правда незначительно, должен быть снижен.

Также, как и в предыдущих разделах, здесь нужно отметить, что максимальных своих размеров выгрузка строительных лесных и металлов достигала в 1931году.

Увеличение выгрузки нефти в 7 раз подчеркивает большой рост машинизации сельского и лесного хозяйства Сибири, который осуществлен в 1-й пятилетке.

СТРУКТУРА ВЫГРУЗКИ В %% К ИТОГУ.

Годы:	Хлеб	Камен. уголь	Нефть	Дрова	Лесн. матер.	Стр. матер.	Металл изд.	Руда	Прочие	Итого:
1928	9,0	33,7	1,0	5,0	18,2	6,7	1,6	-	24,8	100
1929	9,5	31,2	1,4	4,3	14,7	9,7	1,7	-	27,5	100
1930	8,9	28,6	1,6	3,2	19,5	14,1	1,7	-	22,4	100
1931	8,1	25,8	2,2	2,1	19,2	22,3	6,4	1,1	12,9	100
1932	6,5	36,1	2,0	1,7	14,5	14,6	3,9	6,1	14,6	100
32г. в% к 28.	72,1	107,5	200,0	34,0	79,5	x) 332,0 / 218,0	x) 400,0 / 244,0	-	58,9	-

Следовательно, увеличили за пятилетку свой удельный вес в выгрузке след.грузы: руда, металл, стр.матер., нефть и каменный уголь.

Снизили свой удельный вес в выгрузке след.грузы: дрова, хлеб, лесные и прочие.

---

x) Числитель 1931г. к 1928году, знаменатель 1932г. к 1928году
Это примечание относится ко всем таблицам настоящего раздела главы.

с При этом удельный вес леса за все года поднимался и только в 32 году значительно снизился, по причинам, разобранным выше.

Удельный вес "прочих" грузов снизился с 25% до 12 % в 31 году и до 14% в 1932 году.

ВЫГРУЗКА " ПРОЧИХ" ГРУЗОВ.

(в тыс.тонн)

	Итого:	Овощи	Сено солома	Мясо	Скот жив.	Рыба	Соль	Машины	Мануфактура	Станд. дома	Хим. прод.	Сахар	Флюсы	Не рас шифров. проч.
1931г.	719	52	42	10	27	25	68	88	5	-	8	35	-	369
1932г.	733	35	31	6	16	26	45	66	36	36	16	22	127	271

Таким образом, если выбросить в данных 1932 года из выгрузки "прочих" грузов, детали станд. домов и "флюсы", то удельный вес "прочих" в выгрузке упадет с показанных 14% до 8,7%.

4. АНАЛИЗ ПРИЕМА ГРУЗОВ.

Прием грузов с соседних дорог (ввоз и транзит) за пятилетку значительно вырос, особенно с Омской жел.дороги.

Общий прием грузов был:

в 1928г. -873 тыс.тонн или 17,5% от всей перевозки.
в 1928г. -1071 " " " 17,2% " " "
в 1930г. -1705 " " " 20,5% " " "
в 1931г. -3033 " " " 27,3% " " "
в 1932г. -3853 " " " 25,2 % " " "

Удельный вес приема в 1932 году несколько снизился за счет уменьшения ввоза.

Так как прием грузов имеет совершенно разный характер с запада и востока, то их рассмотрение производится отдельно:

(см.сл.страницу)

ПРИЕМ ГРУЗОВ С ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ Ж.Д.

(в гр.на 1/1-33г.) (в тыс.тн.)

Годы	Итого:	В том числе.							Прием в % от	
		Хлеб	Кам. уголь	Нефть	Лес	Стр. мат.	Мет. изд.	Проч.	Перевозки	Всего прием
1928	310	12	113	1	48	-	3	133	6,2	35,5
1929	356	19	110	-	73	-	4	150	5,7	33,2
1930	498	22	136	1	119	-	4	216	6,0	29,2
1931	752	11	171	2	119	6	20	423	6,8	24,8
1932	691	178	263	2	34	9	18	187	4,9	19,4
32г. в % к28	223,0	1482,4	232,8	200,0	71,0	-	500,0	318,0 140,6	79,0	54,6

Прием грузов с Забайкальской ж.д. вырос в 1932году против 1928года на 123,0%, при этом больших размеров он достигал в 1931году, которые в значительной степени об"ясняются причинами особого порядка.

В частности совершенно исключительным потоком является прием хлеба в больших количествах, какой имел место в 1932году и предположительно в 1931году, но учтен был по группе "прочих" грузов.

Этот хлеб, по некоторым данным, перебрасывался на семена, но, безусловно, определенная часть этих встречных перевозок хлеба была в результате наличия ряда недостатков плановой работы "Заготзерно", ибо экономически закономерным является приема хлеба с Заб.ж.д. только в небольших количествах 10-20 тысяч тонн в год, в порядке обмена культур, завоза и транзита восточных культур (рис и др.)

Прием кам.угля увеличился, но далеко не до размеров потребностей в Черемховском угле самой дороги. Это об"ясняется тем, что отсталость каменноугольной промышленности ДВК вызвала необходимость максимального потока Черемховских углей на восток. В настоящее время каменноугольные районы ДВК значительно уже развиты и потому в ближайшее время можно добиться перехода снабжения Томской ж.д. до Иланской Черемховским углем, освободив тем самым для западной промышленности и транспорта анжеро-судженские угли.

Прием лесных материалов являлся в основном транзитом высококачественной древесины (авиолеса, судолеса). Он вырос в 1931году против 1928г. на 148%, но резко снизился до 71% от уровня 1928года), в 1932г., в связи с новым строительством на

востоке (В.Удинск ПВРЗ и др.стройки),что как увидим, привело даже к сдаче леса на Заб.ж.д.

Удельный вес приема с Заб.ж.д. во всей перевозке дороги снизился с 6,2 % до 4,9%,а в общем приеме с 35,5% до 19,4%.

СТРУКТУРА ПРИЕМА С ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ Ж.Д.в % К ИТОГУ.

Годы:	1928	1 929	1930	1931	1932	32г.в% к 28г.
Хлеб.....	3,9	5,4	2,2	1,5	25,7	659,0
Уголь....	36,5	31,0	27,3	22,8	38,0	104,0
Лес......	15,6	20,6	23,9	15,9	4,9	31,4
Прочие ..	44,0	43,0	46,6	59,8	31,4	71,4
Итого:	100	100	100	100	100	-

Изменения структуры подтверждают изложенные выше соображения

ПРИЕМ ГРУЗОВ С ОМСКОЙ Ж.Д.

(в гр.на1/1-33г.) (в тыс.тн.)

Прием с Омской ж.д.по абсолютным размерам значительно выше. Он достиг в 1932г. 2862тыс.тн.на 47% представляя из себя транзит на восток и на 53% ввоз. Последний значительно вырос за счет завоза жел.руды с Урала.

Годы	Итого:	В том числе: Хлеб	Камен. уголь	Нефть	Дрова	Лес	Стр. матер.	Металлы и метиз делия	Руда	Прочие	Прием в % от: Перевоз.	Общий прием
1928	563	112	-	36	-	1	13	49	-	352	11,2	64,5
1929	715	147	-	53	-	7	14	62	-	432	11,4	66,8
1930	1207	280	-	81	2	10	65	95	-	674	14,6	70,8
1931	2281	414	1	154	2	53	334	334	59	930	20,6	75,2
1932	2862	387	15	303	5	62	284	426	566	914	20,3	80,6
32г. в% к28	508,3	322,2	-	563,9	-	-	2184,0	870,0	-	259,6	181,3	125.

Прием всех грузов вырос в 1932году против 28 года на 408,3% с непрерывным ростом из года в год, и особенным в 30году на 68% и 1931 году на 81%, что связано было с ростом транзита на Восток и с строительством в Кузбассе, а в 1932году на 26% за счет завоза руды для вступившего в эксплоатацию Кузнецкого завода.

Прием хлеба значительно колебался, рост его связан с транзитом, и с завозом в Кузбасс. Наибольший прием 31года об"ясняется наименьшим урожаем района дороги в этом году.

Прием кам.угля (15т.т.в 32г.) может быть об"яснен только завозом в Кемерово для анализа и опытов на коксования уральских и карагандинских углей.

Рост приема нефти на 483,9% это показатель индустриализации всех отраслей народного хозяйства района дороги.

Рост приема строительных материалов в 20 раз(а в 31году еще выше) и металлов в 9раз- это еще одно подтверждение того, что на пустыше создан мощный центр тяжелой индустрии.

В 1931году только появился, а в 1932г.уже достиг размеров полумиллиона тонн прием железной руды. Рост приема "прочих", главным образом связан с транзитом.

СТРУКТУРА ПРИЕМА С ОМСКОЙ Ж.Д. в % К ИТОГУ.

Грузы	1928	1929	1930	1931	1932	1932г. в % к 28г.
Хлеб.....	19,9	20,6	23,2	18,2	13,5	68,0
Нефть....	6,4	7,5	6,7	6,7	7,1	110,6
Стр.матер.	2,4	2,0	5,4	14,7	9,9	412,0
Метал.и изд.	8,8	8,7	7,9	14,7	14,9	169,2
Руда.....	-	-	-	2,6	19,8	-
Прочие...	62,5	61,2	56,8	43,1	34,8	55,7
Итого:	100	100	100	100	100	-

Таким образом в приеме с Омской ж.д. за пятилетку свой удельный вес снизили грузы:

Хлебные с 19,9% до 13,5%
"Прочие" с 62,5% до 34,8%

наоборот повысили уд.вес грузы:

Нефть с 6,4% до 7,1%
Стр:матер.с 2,42% до 9,9%(а в 31г.-14,7%)
Металл.и изд. с 8,8% до 14,9%.

и железная руда уже в 32году составила 19,8% всего приема с Омской ж.д.

Удельный вес всего приема с Омской ж.д. во всей перевозке дороги поднялся с 11,2% до 20,3%, а в общем приеме с 64,5% до 80,6%.

5. АНАЛИЗ СДАЧИ ГРУЗОВ.

Сдача грузов на соседние дороги (вывоз и транзит) за пятилетку выросла больше чем вдвое.

Рост сдачи на восток произошел в основном за счет транзита, а на запад за счет вывоза.

Общая сдача грузов была:

в 1928г. 3201 тыс.тонн или 64,0% от всей перевозки

" 1929г. 4079 " " " 65,2% " " "

" 1930г. 4321 " " " 52,3% " " "

" 1931г. 5573 " " " 51,0% " " "

" 1932г. 7486 " " " 53,2% " " "

При большом абсолютном росте удельный вес сдачи несколько снизился ввиду значительного по темпам роста выгрузки, что было уже отмечено, и именно потому, что в 1932году несколько снизился темп выгрузки, поднялся на 2% удельный вес сдачи:

СДАЧА ГРУЗОВ НА ЗАБАЙКАЛЬСКУЮ Ж.Д.

(в гр.на1/1-1933г.) в тыс.тн.

Годы	Итого:	В том числе.								Сдача в % от	
		Хлеб	Камен. уголь	Нефть	Дрова	Лес	Стром матер.	Мет. из делия	Прочие	Перевоз	От общ. сдачи.
1928	486	145	58	22	13	17	5	27	189	9,79	15,2
1929	786	373	65	29	9	9	10	50	241	12,6	19,3
1930	866	244	64	33	14	23	13	57	418	10,5	20,0
1931	1279	418	26	56	11	26	43	95	604	11,5	22,9
1932	2029	404	256	39	5	203	176	307	689	14,4	27,1
32 год в % к28г.	417,5	279,5	259,4	404,5	38,5	1192,0	3520,0	830,0	364,5	148,5	178,3

Сдача всех грузов увеличилась на 317,5%, среди них особенно увеличилась сдача трех грузов.

строительных материалов на 3420%
лесных материалов на............... 1092%
металла и мет.изделий на........... 730%

При чем поворот потока леса на восток является безусловно временным явлением. Лесозаготовки и лесопиление в районах Заб. и Уссур.ж.д. имеет все возможности быть развиты до размеров выпуска потребной продукции. И потому экономический поток леса должен быть восстановлен (на запад) и резко увеличен, как ввиду нужд запада, так и ввиду рентабельности загрузки порожнего направления.

Нет никаких экономических причин к сдаче на восток к.угля в значительных размерах. Может быть об"яснена незначительная сдача (10-15тыс.тонн) за счет кокса и особых сортов угля;

Сдача в 1932г.156 тыс.тонн к.угля (Анж.-Судженского и даже с Кольчугинской линии) является безусловно встречной перевозкой и может быть об"яснена только близорукостью органов оперативного планированния перевозок.

Сдача нефти значительно выросла на 304,5%,а потребление ее на востоке возросло еще больше, так как к концу первой пятилетки там появилась дополнительно и своя нефть (сахалинская).

Рост сдачи хлеба и "прочих" грузов уже об"яснен при анализе транзита.Следует только добавить,что сдача этих грузов увеличилась и за счет вывоза из района дороги: в составе хлебных - овса, в составе "прочих" -сена,т.е. как зернового,так и об"емистого фуража.

СТРУКТУРА СДАЧИ НА ЗАБАЙКАЛЬСКУЮ Ж.Д.

в % к итогу.

Грузы	1928	1929	1930	1931	1932	32г. в % к 28г.
Хлеб.......	30,0	47,5	28,2	32,7	20,0	66,8
Уголь......	12,0	8,3	7,4	2,0	7,7	64,1
Нефть......	4,6	3,8	3,8	4,4	4,4	95,6
Лес........	3,5	1,2	2,7	2,0	10,0	286,0
Строймат...	1,1	1,4	1,5	3,4	8,7	292,0
Металл.....	7,7	6,4	6,6	7,4	15,1	196,1
Прочие.....	41,1	31,4	49,8	48,1	34,1	83,0
Итого:	100	100	100	100	100	

Соответственно изложенному выше особенно поднялся удельный вес леса с 3,5% до 10,0%; стр.мат.с 1,1% до 8,7% и металла и металлоизделий с 7,7% до 15,1%.

Удельный вес сдачи всех грузов на Забайкальскую ж.д. поднялся во всем перевозке дороги с 9,7% до 14,4% и в общей сдаче с 15,2% до 27,1%.

Совершенно отличной от сдачи на Заб.ж.д., как по размерам так и по составу является сдача грузов на Омскую ж.д.; представляющая из себя, в основном, вывоз продукции каменно-угольных шахт Кузбасса.

СДАЧА ГРУЗОВ НА ОМСКУЮ Ж.Д.

(в гр.на 1/1-33г.)

в тыс.тн.

Годы	Итого:	В том числе.							Сдача в % от	
		Хлеб	Кам. угля	Дро-ва.	Лес	Стр. мат.	Метал изд.	Прочие.	Перевоз.	Общ сдача
1928	2715	390	1825	18	279	14	10	179	54,2	84,8
1929	3293	212	2389	19	381	15	10	267	52,7	80,7
1930	3455	118	2419	32	522	18	12	334	41,8	80,0
1931	4294	32	3297	12	364	48	57	584	38,7	77,1
1932	5457	357	4323	5	253	41	190	283	38,8	72,9
32г. в % к 28г.	201,0	91,5	268,5	27,8	90,8	293,0	1900	160,3	71,6	86,0

Сдача всех грузов увеличилась на 101,0%. И здесь, еще раз придется повторить, что более медленный темп роста сдачи на запад (в основном вывоза, чем погрузки, выгрузки подчеркивает бурный рост народного хозяйства района дороги.

Сдача к.угля и кокса поднялась на 168,5%, сдача строительных материалов на 193% и сдача "прочих" на 160%.

Уменьшилась в 32г. против 28г. сдача хлеба и леса из-за поворота значительных потоков их на восток. Минимальная сдача хлеба в 31г. есть элемент характеристики этого года как неурожайного.

Сдача леса в 1930году была больше чем в 1928г. на 79% и против этого достигнутого уровня снизилась в 31году на 30% и в 1932г. на 52 %. Это явилось следствием некоторого поворота потока леса на восток, но безусловно лесное хозяйство района дороги имело возможность и при этом повороте, дать не меньше чем в 30г., а даже больше леса на запад.

Снижение сдачи лесных материалов на запад, есть подтверждение того, что ж.д. транспорт в 1-й пятилетке несмотря на свой рост, стал узким местом развития народного хозяйства и в частности ...

и сдачи на обслуживание черной металлургии, каменноугольной промышленности и обратных перевозок - лесное хозяйство района дороги обслуживало явно неудовлетворительно.
Рост сдачи металла сказался в 1932 году за счет продукции собственной металлургии.

СТРУКТУРА СДАЧИ НА ОМСКУЮ Ж.Д. в % К ИТОГУ.

Грузы	1928	1929	1930	1931	1932	32г. в % к 28г.
Хлеб.......	14,4	6,4	2,4	0,8	6,6	45,8
Уголь......	67,2	72,5	70,0	76,8	79,2	118,0
Лес........	10,3	11,6	15,1	8,5	4,6	44,6
Металл.....	0,5	0,3	0,3	1,3	3,5	700,0
Прочие.....	7,6	9,2	11,2	12,6	6,1	80,5
Итого:	100	100	100	100	100	

Итак в сдаче на Омскую ж.д. поднялся удельный вес кам.угля до 79,2% и металла до 3,5% и снизился удельный вес хлеба с 14,4% до 6,6%; леса с 10,3% до 4,6% и "прочих" грузов с 7,6% до 6,1%.
В отличие от других грузов снижение "прочих" грузов (скоропортящихся, рыбы и др.) должно быть отнесено за счет резкого снижения транзита с востока, в связи с ростом внутреннего потребления в ДВК.
Удельный вес сдачи всех грузов на Омскую ж.д. во всей перевозке дороги снизился с 54,2 % до 38,8% и в общей сдаче с 84,3% до 72,9%.

Удельный вес транзита в обмене грузов с соседними дорогами в 1932 году в %

Грузы:	Забайкальская ж.д.		Омская ж.д.	
	Уд:вес транз в приеме	Уд. вес транз. в сдаче.	Уд. вес транз. в приеме.	Уд. вес транз. в сдаче.
Хлебные.....	с 95,4	40,9	50,0	46,8
Кам.уголь...	2,3	2,4	86,7	0,1
Нефтепродукты	100,0	96,6	41,9	100,0
Лесоматериалы	19,7	17,7	54,8	5,9
Стр:материалы..	90,0	71,1	43,3	61,9
Металл и изд.	66,7	92,8	56,7	6,3
Руда........	-	-	-	-
Прочие......	80,9	88,7	66,1	51,6
итого:	80,0	56,1	47,1	6,8

6. АНАЛИЗ НЕРАВНОМЕРНОСТИ ПЕРЕВОЗОК.

Основными причинами неравномерности грузовых потоков являются:

а) Все еще продолжающаяся сезонность хозяйственной деятельности ряда отраслей народного хозяйства;

б) Отсутствие надлежащей увязки между планами развития и работы отраслей народного хозяйства и планом развития и работы транспорта, в частности железнодорожного.

в) Плохая организация перевозок, наличие самотека в эксплоатационной работе, отсутствие комплексного изучения сезонности деятельности отраслей народного хозяйства для того, чтобы комбинируя колебания в выпуске продукции отдельных производств - выравнить средне- месячные потоки- сгладить неравномерность перевозок.

г) Колебания наличия вагонного парка, частый недостаток в вагонах по сравнению с задаваемой дороге работой, особенно постоянный недостаток в платформах, что имеет большое значение при наличии значительной погрузки леса на восточных участках, тогда как идущий с востока порожняк в основном состоит из крытых вагонов.

д) Существование практики конвенционных запрещений, в результате чего дорога в отдельные периоды, обязанная регулировочным приказом грузить только уголь (что является опять таки результатом недостатка в вагонах) вынуждена восточный порожняк, пропуская мимо грузов, готовых к отправке, в частности леса, немедленно доставлять его на западные свои участки на углепогрузочные станции, по существу используя подвижной состав с совершенно недопустимо малой производственной эффективностью и искуственно увеличивая коэффициент неравномерности грузовых потоков.

оОо

План является законом развития экономики Советского Союза,- Однако и Центральные Управления НКПС и целый ряд дорог не сумели еще полностью реализовать все те возможности, которые дают нашему ж.д.транспорту плановые начала социалистического хозяйства и нарушая регулировочные распоряжения, срывают плановое продвижение грузов и бесперебойное питание дорог погрузки вагонным парком.

В результате того, что Томская ж.д. имеет своими сосецами и на западе и на востоке дороги транзитного грузового потока, которые не справляясь с этим потоком, нарушают возврат вагонов, а сама Томская ж.д. даже наличный вагонный парк использует плохо, не выполняя основных эксплоатационных измерителей (коммерческая скорость, оборот вагона, средне-суточный пробег) - в результате этого имеют место все те (изложенные выше) условия, которые не только не содействуют сглаживанию неравномерности перевозок, но наоборот, повышают кривую колебаний размеров перевозок и тем самым ухудшают все условия эксплоатации дороги.

Неравномерность отдельных элементов грузооборота различна, так как она складывается из целого ряда различных причин. Ниже рассмотрим неравномерность отдельных элементов грузооборота, имевшую место в годы первой пятилетки:

ГРУЗООБОРОТ МАКСИМАЛЬНЫХ МЕСЯЦЕВ В % К СРЕДНЕ-МЕСЯЧНОМУ.

Г р у з ы:	1928г.	1929г.	1930г.	1931г.	1932г.
а) Погрузка.					
Всех грузов.........	114,3	121,6	129,8	120,4	130,7
В том числе главнейших грузов:					
Хлебных.............	213,2	274,0	175,9	156,5	318,1
Камен.уголь.........	116,8	113,2	138,5	114,4	134,9
Лесоматериалы.......	159,0	173,5	163,8	161,4	166,7
Стр.материалы.......	146,9	215,6	203,6	161,0	134,9
Метал.и мет.изделия.	157,8	163,8	159,0	133,7	160,2
б) Прием с Омской ж.д.					
Всех грузов.........	139,0	134,1	113,1	126,0	158,6
В том числе:					
Хлеб................	250,0	266,6	164,0	137,5	167,0
Стр.материалы.......	150,0	150,0	300,0	193,5	155,3
Мет.и мет.изделия...	328,6	118,5	137,8	139,3	240,4
в) Прием с Забайкальской ж.д.					
Всех грузов.........	157,1	150,0	162,5	190,2	149,5
В том числе:					
Хлеб................	100,1	200,0	233,3	375,0	217,6
Лес.материалы.......	200,0	250,0	200,0	230,0	237,8
г) Сдача на Омскую ж.д.					
Всех грузов.........	124,1	125,9	145,1	117,7	136,8
В том числе:					
Хлеб................	272,7	309,5	245,4	316,7	369,9
Кам.уголь...........	116,5	134,9	148,7	122,9	140,2

Г р у з ы :	1928г.	1929г.	1930г.	1931г.	1932г.
Лесн.материалы......	186,9	178,1	211,6	175,0	179,3
Мет.и мет.изделия...	200,0	233,3	166,7	250,0	197,4
д) Сдача на Забайкальскую ж.д.					
Всех грузов..........	138,9	140,3	121,5	135,0	181,3
В том числе:					
Хлеб................	233,3	270,9	277,3	181,2	285,0
Кам.уголь...........	131,4	117,9	150,0	118,5	208,3
Лесоматериалы.......	-	-	150,0	200,0	239,1
Мет.и мет.изделия...	366,7	150,0	200,0	250,0	299,2

Таким образом, несмотря на резкие скачки колебаний неравномерности перевозок по разным элементам грузооборота в отдельные годы, все же можно сделать вывод, что в грузообороте дороги погрузка и связанная с ней, главным образом, сдача на Омскую ж.д. имеют меньшие отклонения от средне- месячной линии, чем сдача на Забайкальскую ж.д.,т.е. главным образом транзит.

Если можно было говорить о некоторых достижениях по сглаживанию неравномерности в 1931г.особенно по погрузке и сдаче на Омскую ж.д.,т.е. по основной массовой работе дороги, то в 1932 неравномерность потока резко увеличилась, поднявшись против 1931г. по погрузке на 10%, а по сдаче на Забайкальскую ж.д. на 46%.

Это явилось результатом резкого ухудшения эксплоатационной работы Томской ж.д. и соседних дорог. (Одних недодач паровозов под поезда в 32 году было 1480). И эти данные о резкой неравномерности перевозок с одной стороны показывают насколько этим усложнялись трудности эксплоатации, а с другой стороны эти показатели еще раз подчеркивают, насколько плоха была работа основных отраслей хозяйства дороги (эксплоатация, паровозное хозяйство, вагонное хозяйство и др.)

Н Е Р А В Н О М Е Р Н О С Т Ь

Отд.элементов грузооборота за годы первой пятилетки(всех грузов).

Элементы грузообор:	1928г.	1929г.	1930г.	1931г.	1932г.
Погрузка.......	114,3	121,6	129,8	120,4	130,7
Прием с Заб.ж.д.	157,1	150,0	162,5	190,2	149,5
Прием с Омск.ж.д	139,0	134,1	113,1	126,0	158,6
Сдача на Заб.ж.д.	138,9	140,3	121,5	135,0	181,3
Сдача на Омск.ж.д.	124,1	125,9	145,1	117,7	136,8
Вся перевозка	117,0	120,9	125,3	118,6	123,3

Так как погрузка до самого последнего времени давалась 2/3 всей работы дороги, то понятно, что показатели неравномерности всей перевозки, в основном, складывались под ее влиянием.

———————— —5— ————————

Разнообразные выше общие показатели неравномерности перевозок дают характеристику условиям работы дороги в целом.

Ясно совершенно, что неравномерность перевозок на отдельных участках дороги была различна и из-за разной структуры грузового потока и ввиду не равному складывавшихся условий эксплоатации.

С точки зрения практических целей анализа наибольший интерес представляют данные о колебаниях потоков грузов по отдельным участкам и о том, в какие именно месяцы имелись максимальные перевозки.

Коэффициент неравномерности грузонапряженности участков Томской ж.д. за годы 1-й пятилетки.

Участки:	Направление.	1928г.		1929г.		1930г.		1931г.		1932г.	
		Коэффициент неравномерности.	Мес. макс. работы.	Коэффициент неравномерности.	Мес. макс. работы.	Коэффициент неравномерности.	Месяц макс. работы.	Коэффициент неравномерности.	Месяц макс. работы.	Коэффициент неравномерности.	Месяц макс. работы.
Главная линия:											
Черемхово-	Неч.	136,4	Х1	123,5	ХП	133,3	У	132,9	УШ	131,2	Ш
Судженка	Чет.	180,5	Х	138,7	Х1	126,2	Х	144,9	У	148,6	У
Судженка-	Неч.	125,8	ХП	136,7	Х1	144,6	1У	127,3	У1	134,2	1У
Юрга.	Чет.	155,8	Х	136,5	1Х	149,4	Ш	156,7	1У	276,2	У
Юрга-	Неч.	126,8	Х1	117,1	ХП	144,6	1У	113,1	У1	136,7	1У
Болотная	Чет.	150,0	Х	142,4	1Х	130,7	Х	141,2	УШ	157,5	У
Кольчугинская линия.											
Кузнецк-	Неч.	233,3	УШ	250,0	УШ	229,4	УШ	186,3	УП	135,8	1У
Усяты	Чет.	200,0	Ш	233,3	ХП	183,3	1Х	138,0	УП	145,9	Х

Участки:	Направление	1928 г.		1929 г.		1930 г.		1931 г.		1932 г.	
		Коэффиц. неравномерности	Мес. макс. работы	Коэффиц. неравномерности	Мес. макс. работы	Коэффиц. неравномерности	Мес. макс. работы	Коэффиц. неравномерности	Мес. макс. работы	Коэффиц. неравномерности	Мес. макс. работы
Усяты-	Неч.	128,5	Х1	148,8	Х	147,5	1У	144,9	Х	125,8	У
Топки	Чет.	200,0	У	237,5	ХП	186,0	1Х	151,3	1Х	131,7	ХП
Топки-	Неч.	128,1	ХП	130,1	УШ	137,0	У	136,7	Х	132,2	У
Юрга	Чет.	242,8	У1	183,3	ХП	175,5	1Х	184,4	УШ	162,7	ХП
Кемеровская ветвь.											
Кемерово-	Неч.	127,6	Х	123,5	1Х	114,3	1У	165,5	1Х	129,1	УШ
Топки	Чет.	145,4	УП	130,7	УП	122,6	Х	129,5	1Х	135,2	Ш
Гурьевская ветвь.											
Гурьевск-Бел	Неч.	300,0	1Х	200	Ш	175,0	Х	114,2	У1	216,6	У1
" "	Чет.	334,3	1	400	УП	162,5	УШ	171,4	1У	275,0	У1
Ач.Мин.ветвь.											
Абакан-Ужур	Неч.	183,3	ХП	153,8	ХП	186,7	Ш	140,0	УШ	172,0	1У
" "	Чет.	250,0	Х	120,0	Х1	140,0	Ш	133,3	1У	160,0	1У
Ужур-Ачинск	Неч.	193,3	ХП	162,5	У	155,5	Ш	152,9	У1	212,9	1У
" "	Чет.	175,0	Х1	133,3	Х1	177,8	УШ	140,0	1У	150,0	1У
Томская ветка.											
Томск-Тайга	Неч.	200,0	ХП	200,0	Х1	162,5	УШ	177,7	1Х	196,0	У1
" "	Чет.	161,5	Х	125,0	Х	133,3	УШ	140,7	1Х	118,5	ХП

Из этой таблицы видно, что меньшее колебание - неравномерности потоков характерны для потоков и грузовых направлений участков, так как поток в грузовом направлении в основном состоит из массовых грузов (уголь, лес) На главной магистрали грузовым направлением было на участке Судженка -Болотная нечетное (на запад), и

на участке Судженка- Черемхово -четное (на восток).

На Минусинской линии нечетное (к магистрали) и на Томской ветке тоже.

На Кольчугинской линии тоже нечетное (к магистрали) и затем на запад, с все-возростающим удельным весом в потоке каменного угля.

Исходя из этого будет понятно, почему наименьший коэффициент неравномерности (в грузовом направлении) даже в 1932г.,когда с целом организации равномерного потока было явно неблагополучно, был на участках Усяты - Топки (125,8) Топки -Юрга (133,2) и Юрга-Болотная (136,7).

Наибольший коэффициент неравномерности был на участках Ужур Ачинск (212,9),Томск -Тайга (196%) и Судженка - Черемхово(148,5).

Об"яснима ли такая значительная неравномерность потоков даже на Кузбасских участках дороги - экономикой района дороги ? Конечно,нет.

Из года в год удельный вес массовых грузов в грузопотоках дороги повышается.

Эти массовые грузы являются продукцией государственных предприятий, при чем предприятий крупнейших, равномерно выпускающих продукцию в течение всего года.

Экономика народного хозяйства СССР и особенно каменноугольной промышленности Кузбасса намечает новый вид социалистической неравномерности производства: роста угледобычи из квартала в квартал.

Поэтому на всех ж.д. участках массового грузового потока экономически допусим в настоящее время коэффициент неравномерности 1,10 и именно с повышением потока из квартала в квартал.

Следовательно, те резкие колебания размеров грузовых потоков, которые были на Томской ж.д. идут в разрез с экономикой района тяготения и об"ясняются теми причинами недостатков в эксплоатации дороги, которые изложены в начале этого раздела,подчеркивая еще раз плохую работу жел.дорожного транспорта, и в частности Томской ж.д. в 1-й пятилетке.

Во вторую пятилетку основное внимание планирующих работу жел:дорожных органов,в целях создания максимально лучших условий их работе,должно быть обращено на организацию равномерных грузовых потоков, на реализацию в этом деле тех возможностей, которые дает экономика района тяготения к дороге.

Особенное внимание должно быть уделено делу КОМПЛЕКСНОГО ИЗУЧЕНИЯ сезонности хозяйственной деятельности отдельных ОТРАСЛЕЙ ХОЗЯЙСТВА, с тем,чтобы комбинируя колебания в выпуске продукции отдельных отраслей - организовать равномерные грузовые потоки перевозки, борясь со всякими упованиями отсталой части железнодорожников на самотек их развития.

Основными грузами,создающими неравномерность грузовых потоков Томской ж:д: являются строительные и лесные материалы.

Необходимо,передать в максимально возможных размерах перевозки строительных материалов водному,автомобильному транспортам и специальным узкоколейным ж.д.веткам от места добычи стройматериалов к площадке строительства.

Во второй пятилетке необходимо максимально освободить ж.д. транспорт от перевозок стр.материалов на коротких расстояниях, не допуская,например ж.д.перевозок камня из Зенъково в Усяты (9 клм.) и Кузнецк (30клм.),что имело место в 1-й пятилетке.

Необходимо организовать в максимальных размерах, переработку леса, на местах поступления сырья при этом надо усовершенствовать предприятия лесной промышленности с тем, чтобы их продукцией были готовые изделия (детали сельхозмашин, детали стандартных домов, бумага и т.п.) тогда поступление продукции лесной промышленности будет равномерным круглый год, и кроме того, в специфических условиях эксплоатации Томской ж.д., развитие этих видов производства в районах восточных участков дороги, позволит продукцию этих предприятий грузить в крытый порожняк идущий в основном с востока не лимитируя погрузку лесоматериалов наличием платформ.

Необходимо реализовать еще целый ряд мероприятий, которые могут быть намечены в результате комплексного изучения хозяйства района дороги.

——— оОо ———

В приложение к обзору даны таблицы грузонапряженности участков Томской ж.д. за годы 1913 и 1928-1932 включительно (по направлениям с указанием размеров роста потоков 1932г. в сравнении с 1913г. и 1928г.

7. ГРУЗООБОРОТ УЗЛОВЫХ СТАНЦИЙ ТОМСКОЙ ЖЕЛ.ДОРОГИ за 1932 год (в тоннах).

ст.Ачинск 1.

На / От.	Ачинск 1-й	Ужур	Боготол	Черно-реченск.	Всего:
Ачинск 1.......	-	6929	21153	18167	46249
Ужур..........	8280	-	205538	150301	364119
Боготол........	16309	79888	-	2036666	2132863
Череореч.......	13354	16183	921863	-	951400
В с е г о :	37943	103000	1148554	2205134	3494631

ст.Тайга.

На / От	Тайга	Томск	Анжерская	Юрга 1	Всего:
Тайга.........	-	11725	47273	53728	112726
Томск П........	16337	-	40186	206294	262817
Анжерская......	129143	99246	-	1806199	2034588
Юрга 1.........	104644	128189	2515882	-	2748715
В с е г о:	250124	239160	2603341	2066221	5158846

ст.Ю р г а.

На / От	Юрга 1	Топки	Тайга	Болотная	Всего:
Юрга 1........	-	2172	6357	7302	15831
Топки.........	2353	-	247111	3442490	3691954
Тайга.........	8190	704961	-	2086224	2799375
Болотная......	2755	1127250	1742833	-	3216229
всего:	13298	1834383	1996301	5536016	9379998

ст.Топки.

От \ На	Топки	Кемерово	Кольчугино	Юрга 1	Всего:
Топки..........	-	5846	45720	36776	88342
Кемерово.......	38501	-	59859	564968	663328
Кольчугино.....	123290	193748	-	3094485	3411523
Юрга 1.........	94943	160717	1577975	-	1833635
Всего:	256734	360311	1683554	3696229	5996828

ст.Белово.

От \ На	Белово	Гурьевск	Усяты	Кольчугино	Всего:
Белово........	-	12521	22562	26270	61353
Гурьевск......	5818	-	160524	6952	173294
Усяты.........	64595	51520	-	2220329	2336444
Кольчугино....	138693	50205	1505494	-	1694392
Всего:	209106	114246	1688580	2253551	4265483

Таким образом на Томской дороге 5 крупных узлов. Самый значительный из них по грузообороту Юргинский через который с Кольчугинской ветви проходит Кузнецкий уголь, а с восточных участков магистрали Анжерские угли и вся масса лесных материалов.

В порядке убывающего грузооборота идут затем узлы: Топкинский, Тайгинский, Беловский и Ачинский.

Узлы, расположенные на магистрали (Юрга, Тайга и Ачинск) главную массу грузов имеют с магистрали же и менее с боковых ветвей. Топки и Белово обслуживают Кузбасс и основную роль в их грузообороте играет Кузнецкий уголь, проходящий через них в основном транзитом.

Более детальный анализ работы узлов по роду грузов дает возможность характеризовать эту работу следующим образом:

АЧИНСКИЙ УЗЕЛ: Образован магистралью и ветвью на Абакан с ближайшей крупной станцией Ужур. Главнейший груз узла - лесоматериалы, проходящие через узел преимущественно с востока в нечетном направлении и в меньшем количестве с Юга

тоже в нечетном направлении это, лес, идущий на снабжение Кузбасса, степных районов Зап.Сиб.Края, Средней Азии и Европейской части Союза.

Если не считать многочисленной группы прочих, следующими массовыми грузами для узла являются: уголь, шедший преимущественно в четном направлении по магистрали для Красноярской промышленности и ж.д., и хлеб с востока и из Минусинского района с направлением на запад (нечетное) в последнее время и на восток.

ТАЙГИНСКИЙ УЗЕЛ. Образован магистралью с веткой на Томск и пристань Черемошники.

Главная работа этого узла заключалась в пропуске того же восточного леса и затем Анжерского угля, следовавших на запад в нечетном направлении. Хлеб тоже проходил в значительном количестве, при чем более на восток (транзитный с запада) и в Томск на мельницы. Грузооборот из Томска и в сторону Томска выражался меньшими величинами, а именно из Томска - 262817тн., на Томск 239160 тн.

В Томск шли главным образом уголь, хлеб в зерне (на мельницы) и прочие (фабрично-заводская продукция из Европейской части).

Из Томска - лес и мука.

ЮРГИНСКИЙ УЗЕЛ -образован магистралью и Кольчугинской веткою.

Здесь к потоку от Тайги присоединялся угольный поток из Кузбасса в размере 3,4млн.тн, в тоже время часть лесного потока с востока переходила на Кольчугинскую в размере 453т.тн. для каменно-угольной промышленности.

В четном направлении в узел поступало значительное количество хлеба с Омской дороги, как в зерне для дальнейшего следования в Томск и в ДВК, так и в муке для Кузбасса.

ТОПКИНСКИЙ УЗЕЛ -образован Кольчугинской линией и веткой на Кемерово.

Главный грузооборот шел в нечетном направлении транзитом через узел. Он складывался из угля, идущего с Прокопьевских и Ленинских копей и из кокса и угля, вливающихся в этот поток из Кемерово.

Обратно, в четном направлении поток образовался преимущественно из леса для копей, муки и прочих грузов, следовавших на снабжение каменно-угольных рудников и Кузнецкстроя.

БЕЛОВСКИЙ УЗЕЛ - образован Кольчугинской линией и небольшой веткой на Гурьевский металлургический завод: Ветка эта дает совершенно незначительный поток, так как Гурьевский завод имеет малую производительность и руду получает на месте.

Преимущественный поток шел через узел транзитом и состоял в основном из Прокопьевского угля, следовавшего в нечетном направлении.

В четном направлении проходил через узел транзитом же лес и прочие грузы для Прокопьевска и Кузнецкстроя.

Г л а в а 2-я.

ПАССАЖИРООБОРОТ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЗА ГОДЫ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ.

Бурные темпы индустрилизации СССР, повышение культурности населения и произошедшие сдвиги в размещении производительных сил - вызвали рост подвижности рабочих и трудящихся масс, что сильно отразилось на росте пассажироперевозок Томской дороги.

ПАССАЖИРООБОРОТ.

Годы:	Перевозки в млн. чел.			Пробег в миллиард. пасс.клм.			ПРИМЕЧАНИЕ:
	По сети СССР.	По Томской ж.д.	Удельн. вес.	По сети СССР.	По Томск	Удельный вес.	
1913	184,8	2,1	0,88	25,2	0,9	2,80	1. Отчетные данные Томской дор. даны в границах дороги соответствующ. лет, так как пересчитать пассажирооборот всех лет в границах на 1/1-33г. по состоянию отчетности невозможно.
1928	291,1	2,5	0,86	24,5	0,7	2,86	
1929	365,0	3,4	0,93	32,0	0,9	2,81	
1930	557,0	5,5	0,98	51,8	1,6	3,09	
1931	721,5	5,9	0,82	61,8	1,9	3,08	
1932	988,5	6,6	0,67	84,1	2,4	2,85	
% роста 32 к 13г.	534,9	314,28	-	333,7	266,66	-	
к 28г.	339,5	264,0	-	343,3	342,8	-	

Из таблицы видно, что пассажирские перевозки в пределах дороги почти утроились, в сравнении с 1928г., а в сравнении с 1913 годом возросли до 314,3%. Если учесть, что эксплоатационная длина дороги в 28г. была больше эксплоатационной длины 1932г. на 8%, то при пересчете перевозки пассажиров 1928г. в границах 1932г. пере-

возка больше чем утроится.

По пробегу процент роста, как по сети, так и по дороге в сравнении с 28г. почти одинаков, 342,8%, против 343,3% по сети СССР, а в пересчете в границах 1932г. темп роста пробега по Томской ж.д. будет выше темпов роста пробега пассажиров по сети СССР.

Удельный вес перевозки пассажиров Томской дороги в пассажирообороте сети СССР показывает до 1930г. неуклонный из года в год рост. В 1931г. и 32г. несмотря на большой абсолютный рост перевозки по Томской дороги удельный вес как по перевозкам, так и по пробегу падает с 0,98 в 1930г. до 0,67; в 1932г. по перевозке и по пробегу с 3,09% 1930г. до 2,85% в 1932г. Это об"ясняется исключительно бурным ростом пригородного сообщения дорог сети, характеризуемых следующими данными:

Отправление пассажиров в пригородном и местном сообщении по сети СССР в млн.пасс.

1913г.	26/27г.	27/28г.	28/29г.	1930г.	1931г.
59,3	135,9	157,0	191,8	317,2	461,3

(Источник журн. Соц. Трансп. №7 1932г.)

Чрезвычайно высокие темпы роста пассжирских перевозок, которыми характеризуется последние года работы дороги с подразделением по видам сообщения приведены в следующей таблице:

Рост пассажирских перевозок за годы первой пятилетки по Томской жел.дор. (тыс.пасс.)

Годы:	Вся перевозка.	В том числе.				
		Пригор. сообщ:	Местн. сообщ:	Транзит.	Прямое.	
					Отправл.	Прибыт.
1913	2139,411	-	-	-	-	-
1928	2504,6	93,2	1604,1	156,0	244,1	407,2
1929	3433,1	185,6	2296,9	160,6	263,7	526,3
1930	5555,1	209,3	3943,5	291,2	537,6	573,3
1931	5893,0	204,6	3805,9	389,9	699,7	792,9
1932	6647,3	303,7	3799,1	644,2	929,5	971,0
% роста 32г. к 28году	264,4	325,8	237,2	425,7	380,5	238,4

Пассажирские перевозки в общем за истекшее пятилетие увеличились на 264,4%, в том числе в пригородном в 3,2 раза, в местном 2,3 раза по транзиту 4,2 раза, в прямом по отправлению в 3,8раза и по прибытию в 2,3раза.

Перевозки пассажиров из года в год возростают, как по видам сообщения, так и в целом вся перевозка. Во второй пятилетке перевозка пассажиров в пределах дороги также будет возрастать в связи с постройкой 2-го Кузнецкого Металлургического комбината и большого строительства Красмашстроя, в связи с развертыванием индустриализации окраинных районов и повышением благосостояния трудящихся.

Средний ежегодный прирост пассажирских перевозок за годы Первой пятилетки (в %).

Годы	Пригородн.	Транзит.	Прибытие.	Отправление Всего	В том числе Прямое	В том числе Местн.	Вся перевозка	Средн. насел. на ось.
1928	100	100	100	100	100	100	100	100
1929	199,0	102,9	129,2	140,1	108,0	143,1	137,1	116,6
1930	112,7	181,2	108,9	170,8	203,9	171,6	161,7	117,8
1931	97,8	133,9	138,3	100,4	130,1	96,7	106,1	104,5
1932	148,3	165,2	122,4	106,8	132,8	99,8	112,8	101,2

За первые три года в момент развертывания строительства УКК рост от 37% -62% в год, а по сети СССР от 25% - 27% ("Журнал Соц:Трансп.№7 1932г."), т.е. темпы прироста перевозок по дороге опережают темпы прироста перевозок к сети СССР в 2,5 раза.

После окончания основных строительных работ УКК в 1930г. и размер прироста пассажирских перевозок в пределах дороги понизился в 1931г. до 6,1% и 1932г.12,8% против 61,7% в 29году. По сети СССР за эти годы ежегодный рост перевозки возрос до 52%, благодаря более ускоренным темпам пригородного движения.

(см.сл.страницу)

Удельный вес видов сообщения за годы первой пятилетки (в %)

Годы	Вся перевозка.	В том числе						Примечание
		Транзит.	Прибыт.	Отправление				
				Всего	Прямом	Мест.	Пригор	
1928	100	6,3	16,2	77,5	9,5	64,0	4,0	Прямое местное и пригородное сообщ. в % от всей перевозки, а не от отправл.
1929	100	4,7	15,4	79,9	7,6	66,9	5,4	
1930	100	5,3	10,3	84,4	9,6	71,0	3,8	
1931	100	6,6	13,5	79,9	11,87	64,6	3,4	
1932	100	9,6	14,6	75,8	12,9	58,4	4,5	

Удельный вес пригородного и местного сообщений за первые два года достиг 5,4% пригородного движения в 64-70% местного сообщения. За последующие годы снизился с 5,4% до 3,4% в 1930 году до 4,5% в 1932г., и местного сообщения с 71,0 до 58,4 в 1932г., за счет роста транзита с 5,3% в 1930г. до 9,6% в 1932г. и за счет роста удельного веса прибытия с 10,3% 1930г. до 14,6 в 1932г.

Вышеприведенные изменения удельного веса по видам сообщений перевозки пассажиров происходили в соответствии с изменением экономики района тяготения дороги. В первые годы пятилетки, в начале развертывания строительства Кузнецкого комбината увеличивается удельный вес прибытия, местного сообщения и пригородного сообщения с уменьшением удельного веса транзита и прямого сообщения. При заканчивании строительства работ произошла обратная картина удельный вес транзита и отправления увеличился с уменьшением удельного веса прибытия и пригородного сообщения.

Общий пробег пассажиро-клм. по Томской ж.д. (в тыс. пасс. к.)

Годы	Всего по дороге.	В том числе				
		Пригор.	Местн.	Транз.	Прямое	
					Отправл.	Прибытие
1913	975162	-	-	-	-	-
1928	726816	2010	185574	287394	117894	133944
1929	961624	3101	296752	296562	140570	224639
1930	1645457	5328	521328	536344	298595	283862
1931	1902860	5549	527177	682634	332476	355024
1932	2377544	7778	484653	1034074	411479	439560
% роста 32 к 28	326,5	386,9	261,2	360,2	345,8	328,1

Общий пробег пассажиров повышается из года в год, в 1932г. составил 2377 млн.пасс.клм. против 726 млн.пасс.клм.в 1928г., т.е. вырос за пятилетие почти в 3 раза, в том числе по пригородному сообщению почти в 4раза, местному 2,6 раза транзиту в 4 раза и по прибытию в прямом сообщении в 3,2 раза.

По удельному весу пробег транзитных пассажиров, в момент развертывания строительства Кузнецкого комбината, снизился с 39,5% 1928г. до 30,8% в 1929г. тогда,как удельный вес по прибытию пассажиров на Томскую дорогу повысился с 18,4% в 1928г. до 23,4% 1929г. В последующие годы удельный вес транзитных пассажиров из года в год возрастает, достигнув в 1932г. 43,4%.

Удельный вес видов сообщения по пробегу за годы первой пятилетки по дороге (в %).

Годы:	Пробег всей перевозки.	Пригородн.	Местн.	Транз.	Прямое.	
					Отправл.	Прибыт:
1928	100	0,2	25,5	39,5	16,2	18,4
1929	100	0,3	30,8	30,8	14,7	23,4
1930	100	0,6	31,6	32,5	18,1	17,2
1931	100	0,3	27,7	35,8	17,5	18,6
1932	100	0,3	20,4	43,4	17,4	18,5

Средняя дальность пробега пассажиров за годы первой пятилетки по Томской ж.д. (в километрах).

Годы	Пригор.	Местн.	Прямое.		Транзит	Вся перевозка
			Отправл.	Прибыт.		
1913	-	-	-	-	-	470
1928	22	116	483	329	1842	407
1929	16	129	532	427	1842	526
1930	25	132	555	495	1842	573
1931	27	138	476	447	1754	793
1932	25	128	432	452	1605	972
%роста 32г.к 28	113,6	110,3	89,4	137,3	87,1	238,8

Благодаря переселению больших масс населения в организованном порядке из Европейской части СССР на восток для осуществления намеченной программы развития народного хозяйства ДВК в 1 и П-й пятилетках, средняя дальность пробега пассажира всей перевозки растет из года в год, достигнув в 1932г. 972 клм. на одного пассажира против 407клм. в 1928г. В том числе по прибытию в прямом сообщении с 329клм. 1928г. до 452 клм. в 1932г.

По транзитным перевозкам, средняя дальность уменьшилась в связи с уменьшением границ дороги.

Густота движения в тыс.пасс.клм. на 1клм.пути

	1913г.	1928	1929	1930	1931	1932	% роста 32г в 1913	% роста 32г 1928
По сети СССР	480,7	318,4	416,6	678,9	762,7	1008	208	316
" Томск.ж.д.	502 x)	254	335	575	683	899	179	353,7

ПРИМЕЧАНИЕ: x) Данные: эксплоатац.длина 1913г. 1942 клм., пробег т.-п.клм. 975162 "Справочник отдела Статистики."

Густота пасс.движения на 1клм. повысилась в сравнении с 1913г. больше чем в два раза, а в срвнении с 1928г. больше чем в три раза.

Напряженность пассажирского движения на 1 клм.сети Франции в 1931г. - 660, Великобритании - 670, по Томской дор. в 1931 году 683. Таким образом Томская дорога по напряженности пассажирского движения обогнала такие передовые страны, как Франция и Великобритания.

Наконец, средняя населенность пассажиров на ось, составила:

	1913г	28	29	30	31г	32	% роста 32г. к 13	% роста 32г. к28
По сети СССР	4,5	-	6,02	6,0	9,0	-	200	150 xx)
" Томск ж.д.	5,0	4,88 x)	5,66 x)	5,66 x)	6,96	8,96	179,0	164,7

x) за 27/28 и 28/29 и 29/30.
xx) к 1929 году.

По росту населенности на ось Томская дорога почти не уступает росту сети СССР, в 1930г. составила 6,65 пассажира на ось, по сети же только 6,0 в сравнении с 1913г. населенность на ось по Томской увеличилась почти в два раза.

Удельный вес эксплоатационных районов в пассажирских перевозках:

Район.	По отправлению.			По прибытию.		
	1930г.	1931	1932	1930	1931	1932
1-й	35,9	33,4	27,2	35,1	30,8	21,0
П-й	19,5	18,7	23,8	19,1	18,2	18,3
Ш-й	17,9	16,7	11,5	19,1	18,7	12,0
1У-й	19,5	22,6	26,3	19,6	23,6	36,8
У-й	7,2	8,4	11,2	7,1	8,6	11,7

Из приведенной таблицы видно, что как по отправлению, так и особенно по прибытию на первое место на дороге выходит Кузбасский район, опережая в темпах своего роста - рост перевозок пассажиров всех остальных районов.

ГЛАВА 3.

ПЕРЕВОЗКИ БАГАЖА.

Перевозка багажа за годы первой пятилетки сопровождались неуклонным ростом из года в год, как по перевозке, так и по пробегу с ежегодным процентом прироста по перевозке от 42 до 113% а по пробегу от 42 до 161%.

По отправлению багажа в местном сообщении в 1932г. имеется рост против 1928г. на 253,6%, в прямом на 847,3 и всего по отправлению багажа на 362%. По прибытию в местном сообщении на 557,4 процента; по транзиту на 1025% и всего по прибытию на 80,3%.

(см.сл.страницу)

П е р е в о з к и

багажа за годы первой пятилетки в пределах дороги в тоннах (в границах дороги соотв. года)

Годы	Отправление			Прибытие			Вся перевозка	Общий пробег в т.тн.	Ср.пробег 1 тнв кл
	Местн.	Прям.	Итого	Местн.	Транз.	Итого			
1928	2286	511	2797	888	585	1473	4270	2158411	540
1929	2549	543	3092	503	685	1188	4280	2618238	654
1930	4040	1434	5474	1503	2163	3666	9140	6800445	756
1931	5447	2529	7976	4151	3310	7461	15437	11361512	736
1932	5798	4330	10128	5838	5998	11336	21964	16102301	733
% роста 32 к 28	253,6	847,3	362,1	657,4	1025,2	803,5	421,4	767,0	135

Этот бурный рост перевозок багажа по всем видам сообщений вызван исключительно тем бурным ростом пассажирских перевозок, которые были на Томской ж:д:и ростом благосостояния трудящихся масс.

Сопоставление перевозок багажа в пределах Томской ж.д. с перевозками пассажиров (в клгр.на одного пасс.)

Сообщения	1928г.	1929	1930	1931	1932
1) По отправлению..	1,44	1,13	1,37	1,69	2,01
2) По прибытию....	3,61	2,25	6,50	9,4	12,16
3) По транзиту.....	3,79	4,26	7,42	8,49	9,31
4) По всей перевозке..	1,70	1,25	1,64	2,61	3,30

В экономическом отношении отличительной особенностью багажных отправок является то, что почти на все 100% это - предметы личного и не производственного потребления и перевозки их преследуют не производственные, а потребительские цели.

Перевозка грузов пассажирских и специальных скоростей.-

Перевозки грузов пассажирской и специальной скоростей значительно выросли.

П е р е в о з к и.

грузов пассажирских и специальных скоростей в тоннах за годы первой пятилетки в пределах Томской ж.д.

Годы	Погруз.	Прием	Вся перевозка	Общий пробег в т.тн.	Средний пробег 1 тн.	Примечание:
1928	3684	20160	23844	32302	1345,9	В границах дороги соответств:лет.
1929	5394	21259	26653	28481	1054,8	
1930	9353	33913	43266	41734	970,0	
1931 } 1932 }	За эти годы сведений нет. Учтены в перевозки грузов малой скорости.					
% роста 32 к 30	268	159	181	129		

Годовой рост достиг в 30году 43тыс.тн. или 181% против 28г. с ежегодным процентом прироста в 29г.12%, а в 30г.62% преимущественно за счет грузов промышленной продукции, поступающих для развернутого строительства Кузнецкого комбината.

Перевозки грузов пасс.и специальн.скоростей учитывались отдельно только до 1930года, а за 1931г.и 1932г. данных учета нет (включались в соответствующие данные по грузам малой скорости).

Глава IУ.

АДМИНИСТРАТИВНОЕ ДЕЛЕНИЕ ДОРОГИ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ГРУЗОПАССАЖИРО-ОБОРОТА ЭКСПЛОАТАЦИОННЫХ РАЙОНОВ.

Первого Мая 1930 года на Томской ж.д. было создано пять эксплоатационных районов. Два в Восточной Сибири и три в Западной Сибири. В основном эти районы имели и разную экономическую характеристику. Поэтому размеры работы отдельных районов дороги, темпы ее роста, удельный вес отдельных грузов - для каждого района создают различные экономические характеристики.

Однако, к сожалению, анализ и сравнение грузовой работы отдельных районов так-же затрудняется тем, что в течении первой пятилетки (с 1/У-30г.) границы районов несколько раз подвергались изменениям и отчетные данные, поэтому при сравнении действительность отражают только примерно. Только при пересчете работы районов за все время в их границах на 1/1-33г., добились мы сравнимости и показательности итогов.

Границы эксплоатационных районов были:

I-й район: с 1/У-30г. по 1/IX-31г. Ново-Сибирск исключительно ст.Боготол включительно и Томская ветка. С 1/IX-31г. и по настоящее время ст.Болотная включит.- ст.Черноречинская исключительно и Томская ветка.

П-й район: с 1/У-30г. по 15/П-31г. ст.Боготол исключительно - ст.Иланская исключит.
С 15/П-31г. по 1/IX-31г. ст.Боготол исключит.ст. Иланская исключительно. С 15/П-31г. по 1/IX-31г.ст. Боготол исключительно - ст.Иланская включительно, плюс вся Ачинск-Минусинская линия.
С 1/IX-31г.и по настоящее время ст.Черноречинская включит.ст.Тайшет исключительно (без Ач.Минусинской линии).

Ш-й район: С 1/У-30г. по 15/П-31г. ст.Иланская включительно ст.Иннокентьевская исключительно.
С 15/П-31г. по 1/IX-31г. ст.Иланская исключительно, ст.Иннокентьевская исключительно.
С 1/IX-31г. по 24/У1-32г.ст.Тайшет включительно - ст.Половина включительно.
С 24/У1-32г.и по настоящее время ст.Тайшет включительно - ст.Черемхово исключительно.

IУ-й район: С 1/У-30г. и по 21/Ш-32г. вся Кольчугинская линия с Кемеровской и Беловской ветвями.
С 21/Ш-32г. и по настоящее время протяжение района увеличилось на 24 клм.,за счет присоединения участка Кузнецк-Кандалеп-Тельбесской линии.

У-й район: С 1/У-30г. по 15/П-31г. вся Ачинск-Минусинская линия с Черногорской веткой.
С 15/П-31г. по 1/IX-31г. района, как самостоятельного, не было. (включен был во второй район).
С 1/IX-31г. и по настоящее время вся Ачинск-Минусинская линия с Черногорской веткой.

Во вторую пятилетку, на 1/1-33года, Томская ж.д. вступила в следующем организационном делении на эксплоатационные районы:

№ № п/п.	Наименование районов.	Местонахождение управления	Протяжение линии в километрах.
1.	Тайгинский......	ст.Тайга.	Болотная вкл., Черноречинская исключ. и Томская ветка 583 клм.
2.	Красноярский....	ст.Красноярск.	Черноречинская включ. Тайшет исключ. 562 клм.
3.	Н.Удинский......	ст.Н.Удинск.	Тайшет включит. Черемхово исключит. 544 клм.
4.	Кузбасский......	ст.Топки.	Юрга 1 исключит. Канцелеп включит. с ветвями 472 клм.
5.	Ужурский........	ст.Ужур.	Ачинск 1 исключ. Абакан включит. 476 клм.

Даваемые ниже характеристики районов разработаны в приведенных выше границах (с пересчетом работы районов за все время в границах на 1/1-33г.)

КРАТКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАЙОНОВ И ИХ ГРУЗОПАССАЖИРО- ОБОРОТА.

Кузбасский эксплоатационный район.

4-й эксплоатационный район (Кузбасский) включает в свой район тяготения значительную площадь свыше 65 тыс.кв.клм., расположенную к югу от главной жел.дорожной магистрали в котловине, ограниченной с запада, юга и востока горными отрогами Салаирского хребта и Кузнецкого - Алатау.

Район характеризуется, как добывающий каменноугольный с бурно развивающейся промышленностью, становящийся центром металлургии и машиностроения на Востоке.

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ. По промышленности Кузбасский район имеет исключительное значение в качестве основного звена Сибирской части УКК.

На территории района расположены каменноугольные копи: Кемеровские, Ленинские, Беловские, Киселево-Афонинские, Прокопьевские, Араличевские и Осиновские с общей добычей угля в 28г. 1366т.тн. в 31г.-3353т.тн. и в 32году -4579т.тн. При этом в 28г в эксплоатации находилось только три месторождения - Кемеровское Ленинское и Прокопьевское, а остальные втянуты в промышленную разработку за годы первой пятилетки. Общее число шахт по району с 8 добычных единиц в 28г. возросло к концу пятилетки до 40.

Механизированная добыча угля в 32г. составила по Кемерово 57,5%, по Ленинску 45,3%. По Прокопьевску 48 7%, по Араличево-10%.

Удельный вес района во всей погрузке каменного угля по дороге в 31 году составлял 62,0% и в 32г.- 69,3%.

По черной металлургии основным звеном УКК в районе является Кузнецкий металлургический завод мощностью в 1200 т.тн.чугуна в год вступивший в эксплоатацию в 32г. и давший в этом году 262,2 т.тн.чугуна.

По погрузке металла удельный вес района в 32г. по дороге составил 81,5%.

СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО РАЙОНА имеет местный пригородный характер, служит для удовлетворения потребностей городского населения Кузбасса. В соответствии с этим и удельный вес района во всей погрузке хлеба Томской дорогой в 31г. составлял только 13,5% и в 32г. 12,8%.

ЛЕСНЫЕ массивы района незначительны, расположены главным образом на юге района и частично в северо-восточной части. Леса эксплоатируются Лесным Управлением Кузбассугля для надобности каменноугольной промышленности. В основном - это крепежный лес. Лес приплавляется к промышленным пунктам Кузбасса (Кузнецку и Кемерово) по р.Томи и погружается на ст.ж.д. Удельный вес района в погрузке леса по дороге в 31г.-13,0%, в 32г.-11,2%.

ИСКОПАЕМЫЕ БОГАТСТВА РАЙОНА:

КАМЕННЫЙ УГОЛЬ. Общие запасы каменного угля по Кузбассу в целом (включая Анжеро-Судженский район) исключаются в 400 млр.тонн, что ставит район на первое место в Союзе. Запасы геологически выявленные (по категориям A + B + C) по месторождениям перечисленным выше выражается в следующем: количествах в млн.тонн: Кемерово - 467,4; Ленинск -51,6; Белово-85,0; Прокопьевск -1363,5; Араличево -17,2; Осиновка 41,6.

По качественной характеристике Кузнецкие угли отличаются чрезвычайным разнообразием, включая ряд сортов, не имеющих себе равных по калорийности, коксуемости, способности перегонки на жидкое топливо, малой зольности, малому содержанию минеральных примесей и т.п.

По характеру залегания пластов они в большинстве случае удобны для промышленной эксплоатации.

ЖЕЛЕЗНАЯ РУДА. Железорудные месторождения в Кузбасском районе имеются на юге района в Горной Шо-

рии, где запасы их на 1/1-33г. исчисляются (по Тельбесской, Ташелгинской и Кондомской группам) в 122 млн.тонн и начаты эксплоатацией Кузнецким металлургическим заводом. Кроме того, в незначительном количестве железорудные месторождения в виде бурого, красного и магнитного железняка имеются близ ст.Гурьевск, где они эксплоатируются Гурьевским металлургическим заводом.

ЦИНКОВАЯ РУДА. Имеется и добывается для Беловского цинкового завода в районе ст.Гурьевск (Салаирский рудник).

ЗОЛОТО. Преимущественное рассыпное имеется и добывается в бассейне рек и речек Горной Шории к югу от Кузнецка.

ИЗВЕСТНЯК ОГНЕУПОРНОЙ ГЛИНЫ И БУТОВЫЙ КАМЕНЬ, имеются и добываются в разных пунктах района, но, главным образом, близ ст.ст.Гурьевск, Бускускан, Зеньково, Кузнецк, Кемерово.

Запасы месторождений известняка близ ст.Гурьевск исчисляются в 20млн.тонн и близ ст.Бускускан 10млн.тонн.

Основные хозяйственные показатели района на конец пятилетки следующие:

	Наименование предприятий и род продукции.	Продукция в 32г
	Промышленность.	
1.	Каменноугольные копи:	
	Кемеровские добыча угля..........	525,5 т.тн.
	Ленинские " "	1412,5 " "
	Беловские " "	8,0 " "
	Киселевские " "	293,8 " "
	Прокопьевские " "	1941,5 " "
	Араличевские " "	339,8 " "
	Осиновские " "	457,8 " "
	Всего по Кузбассюму району:	4978,9 т.тн.
2	Коксохимический завод в Кемерово:	
	Кокс..........................	277 т.тн.
	Химпродукты...................	26 " "

3.	Кузнецкий металлургич.комбинат им.Сталина:	
	Чугуна...........................	242 т.тн.
	Стали	33 " "
	Проката..........................	9 " "
	Кокса............................	357 " "
4.	Гурьевский металлургический завод:	
	Чугуна	8 " "
	Болванка	1,7 " "
	Прокат...........................	16 " "
	Литье............................	5 " "
5.	Кирпичные заводы:	
	Ленинский (кирпич)...............	4,45 " "
	Полысаевский "	0,496 " "
	Беловский "	4,500 " "
	Беловский "	3,500 " "
6.	Карьеры:	
	Гурьевский (известь и песок)....	276 " "
	Бускусканский (камень)..........	27,2 " "
	Дубровский "	5,4 " "
	Зеньковский "	15,4 " "
7.	Комбинатский в Кемерово-	
	Стройматериалы...................	63 т.тн.
8.	Кислородный завод (ст.Кольчугино).	
	Кислород.........................	20,5т.тн.
	Сельское хозяйство.	
9.	Маслосовхозы:	
	Хорошебоский (ст.Кишино)молочн.продукты....	372 тн.
	мука ,зерно.......	1568 тн.

Топкинский (ст.Топки) молочные продукты........	112 тн
мука,зерно.............	466 "
Тыктинский (ст.Топки) молочные продукты........	676 "
м а с л о................	16,5 "
Соломинский (ст.Топки) молочные продукты.......	18,2 "
м а с л о..............	216 "
Зарубинский (ст.Топки) молочные продукты.......	30,3 "
м а с л о	22 "
Суховский (ст.Кемерово) молочные продукты......	6990 "
Мазуровский (ст.Кемерово) молочные продукты....	4 "
м я с о............	121,3"
Совхоз им.Зверева (ст.Кемерово)молочные прод.	335 "
зерно, мука.....	365 "
Совхоз И170 (рзд.130клм.) зерно,мука...........	1670 "
Октябрьский (ст.Кемерово)......................	1770 "
Мельковский (ст.Кемерово) зерно................	1 "
мясо.................	369 "
Мунготский (ст.Кемерово) молочные продукты.....	150 "
Совхозы"СКОТОВОД".	
Крапивинский (ст.Кольчугино) зерно.............	147 "
Унчинский (ст.Кольчугино) зерно.............	199 "
молоко...........	48 "
масло............	25,7"
Свиносовхозы.	
Щегловский (ст.Кемерово).......................	свед:нет
Кедровский " "	" "
Мельницы и элеваторы.	
Кемеровская мельница №1 и 2 - мука.............	9000тн.
Топкинский элеватор - зерно...........	6000тн.

Лесное хозяйство.

Абагурский лесозавод	- пиловочник..........	21т.тн.
	- круглый лес..........	46,8" "
	- прочие..............	18,6" "
Кемеровский Леспромхоз	- пиловочник, крепи и дрова.	49 " "
Араличевская шпалорезка (ст.Кузнецк)		
	- пилопродукция.......	11,4 " "
	- круглый лес.........	34,8 " "
	- дрова...............	0,60" "
Кемеровский лесозавод	- круглый лес.........	42,3 " "
	- пилопродукция.......	25 " "

ГРУЗООБОРОТ РАЙОНА.

Наименование грузов.	Годы	Погрузка.	Выгрузка.	Прием	Сдача	Вся перевозка.	Общий пробег тыс.-тн.-клм.
Хлеб...	1931	66	146	118	36	184	45032
	1932	32	143	101	40	183	41233
Камен.	1931	2834	646	6	2194	2840	668501
уголь.	1932	4558	1247	54	3365	4612	1020469
Нефть.	1931	6	33	28	1	34	7710
	1932	6	41	36	1	42	10181
Дрова.	1931	4	25	21	-	25	6496
	1932	21	26	7	2	28	4300
Лес	1931	165	712	555	8	720	178188
	1932	147	588	153	12	600	151482
Строит. мате-	1931	525	903	410	32	935	183969
риалы.	1932	454	699	267	22	721	131967

Металл не в деле	1931	29	103	80	6	109	30950
	1932	227	98	59	188	286	93525
Металло-изделия	1931	55	169	135	21	190	50997
	1932	24	66	51	9	75	19684
Руда	1931	4	59	59	4	63	22105
	1932	42	608	566	"	608	215258
Флюсы x)	1931	-	-	-	-	-	-
	1932	88	127	39	-	127	-
Прочие x)	1931	90	305	255	40	345	91103
	1932	111	262	199	48	310	107940
Итого:	1931	3778	3101	1667	2344	5445 x)	1285051
	1932	5760	3905	1832	3687	7592 x)	1796039
Уд.вес в грузообороте дор.	1931	47,0	56,3	-	-	-	23,1
	1932	54,8	59,3	-	-	-	26,0
32г. в % к 31году	-	152,5	125,9	109,9	157,3	139,4	139,8

В 1931 году флюсы перевозились в очень незначительных размерах и включены в прочие грузы. В 1932г. перевозки флюсов выделены, но пробег их входит в пробег прочих грузов, так как для выделения их пробега нет материалов.

По итогам пятилетки грузовая работа Кузбасского района может быть представлена следующими показателями:

(см.след.страницу)

Годы:	Погрузка.	Выгрузка.	Прием	Сдача	Вел перевозка.	Средний пробег	Общий пробег.	Удельный вес ко всей перевозке в процентах.			
								Погр.	Выгр.	Прием	Сдача
1927/28	1475	451	127	1151	1602	194	311098	92	28	8	72
1928/29	2017	555	136	1598	2153	216	465867	94	26	6	74
1930 год	2645	1607	733	2771	3378	222	718244	76	46	22	52
1931 год	3778	3101	1667	2344	5445	236	1285051	69	57	31	43
1932 год	5760	3905	1832	3687	7592	236	1796039	76	51	24	49
28/29 в % к 27/28 г.	137	123	107	139	134	111	150				
1930 г. в % к 28/29 г.	131	290	539	111	157	103	161				
1931 г. в % в 1930 году	143	193	227	132	161	106	172				
1932 г. в % к 1927/28 г.	391	866	1443	320	474	122	577				
1932 г. в % к 1931 г.	152	126	110	157	139	100	140				

Хотя район фактически существует с 1/V-30 г., но ввиду его особого расположения представилась возможность дать показатели его работы за всю пятилетку.

Грузооборот Кузбасского эксплоатационного района является довольно яркой картиной того грандиозного промышленного строительства и сельско-хозяйственного развития, которое получил Кузбасс в связи с созданием Урало-Кузнецкого Комбината, второй угольно-металлургической базы Союза. Вступление в строй новых шахт а также внедрение новых технических методов работы привели к колосальному росту угледобычи, увеличившей погрузку к 1932 году против 27/28г. почти в 4 раза.

Строительство Кузнецкого Металлургического завода, крупное шахтное строительство, реконструкция и расширение кемеровского коксохимического комбината, сооружение ГЭС в Кемерово и др. привело к резкому повышению выгрузки, которая за пятилетку увеличилась почти в 9 раз, что обусловило рост приема грузов в 14раз всей перевозки почти в 5 раз и общего пробега в 6 раз.

Более резкий по сравнению со всей перевозкой рост приема и выгрузки характеризует появление новых межрайонных связей Кузбасса со всем советским союзом и особенно Уралом

Темпы роста погрузки района характеризуются следующими данными: В 1928/29г. рост погрузки выразился против 27/28г. на 37%, 30г. к 28/29 - 31%, 31 к 30г. на 43%, 32 к 31 на 52% и 1932 к 27/28г. на 391%. Приведенные данные показывают, что первые три года, темпы роста погрузки примерно были равными и лишь в 32г. дал значительный резкий рост, что можно отнести за счет окончания строительства и вступления в эксплоатацию новых шахт, а также первой очереди Кузнецкого металлургического завода.

При значительном росте погрузки за пятилетку (391%), относительный удельный вес ее снизился до 69% в 31г. против 92% в 27/28г., что об"ясняется более быстрым темпом выгрузки повысившей свой удельный вес с 28% в 27/28г. до 57% в 31году Примерно это же соотношение только незначительным увеличением удельного веса погрузки сохранился и в 1932году.

Динамика роста выгрузки района зависящая в основном от размеров и темпов строительства дает еще более яркую картину развития района. Если в 27/28г. вся перевозка района составляла 451тыс. тонн, то к 32 году она увеличилась до 3905тыс. тонн или почти в 9раз. Ежегодный рост выгрузки выражался 28/29г. к 27/28г. на 23%, 30/29 - 190%, 31г. 30г. - 93%, 32 к 31 - 25% и 32 к 27/28 на 766%. В своем росте в течении пятилетки кривая роста выгрузки дала резкий скачек вверх в 30г., удержала значительный рост в 31г, и дала снижение в 32г. это колебание вполне закономерно и сочетается со сроками разворота и заканчивания промышленного строительства Кузнецкого завода.

Темпы роста приема теснейшим образом связаны с темпами роста выгрузки и дают такое же примерно колебание по годам, как и выгрузка. Хотя выгрузка района растет и за счет своей внутренней погрузки. (Тельбесская руда, уголь, флюсы и др.), но в основном она зависит главным образом от приема с запада магнитогорской руды и с востока лес, флюсы и т.д. Рост приема наиболее характерен и составлял по отношению к предшествующему году следующие размеры:

28/29г. - 7%
1930г. - 439%
1931г. - 127%
1932г. - 19%
и 1932 к 27/28г. - 1343%

Приведенные данные подтверждают связь выгрузки и приема так как они показывают, что именно в 30 и 31г. прием как и выгрузка имели наиболее сильный рост, а в 32г. т.к. к моменту окончания строи-

тельства Кузнецкого завода прием дает снижение. Как прием внутренние связан с выгрузкой, точно так же сдача вытекает из размеров погрузки. Основным грузом, сдаваемым районом является каменный уголь и кокс, идущий в западном направлении на Уральские металлургические заводы.

Ежегодный рост сдачи характеризуется следующими данными (в % к предыд. году).

28/29г.	- 39%
1930г.	- 11%
1931г.	- 32%
1932г.	- 57%
и 1932г. к27/28	-220%.

Снижение темпов сдачи в 1930-31г. об"ясняется резким ростом в эти годы выгрузки не только из приема, но и за счет собственной погрузки, (рост местного сообщения, особенно по строй материалам). Значительный рост в 1930г. связан с вступлением в строй новых мощных шахт и Кузнецкого Металлургического завода, дающих основную массу своей продукции на выход из Кузбасса.

Вся перевозка как сумма погрузки и приема или выгрузки и сдачи является следствием темпа роста отдельных ее составляющих элементов, это взаимодействие привело к следующим темпам ее роста (в % к пред. году)

1928/29г.	- 34%
1930г.	- 57%
1931г.	- 61%
1932г.	- 39%
и 1932 к 27/28г.	-374%

Наметив тем самым примерный ежегодный рост в 50%.

Рост общего пробега за пятилетку характеризуется следующими данными (в % к пред. году).

1928/29г.	- 50%
1930 г.	- 61%
1931 г.	- 72%
1932 г.	- 40%
и 1932г к27/28г.	-477%

Несколько более интенсивный рост общего пробега по сравнению с перевозкой об"ясняется увеличением средней дальности пробега 1 тонны груза за счет роста выгрузки в Кузнецке.

Громадное развитие Кузбасса привело, как было указано выше, к сильному росту грузооборота района, что в свою очередь выдвинуло район по работе на первое место по дороге.

Удельный вес района в грузообороте в 1931г. составлял по погрузке 47,0%, а в 1932г. в связи с окончанием строительства Кузнецкого завода, Кемеровского коксохимического комбината, многих крупных шахт и др. пред"явивших свою продукцию к перевозке удельный вес района увеличился до 54,8%.

По выгрузке удельный вес района в 31г. составил 56,3%, а в 1932г. увеличился до 59,3%. Увеличение выгрузки в 32году об"ясняется тем, что в связи с сдачей в эксплоатацию Кузнецкого металлургического завода на него стало завозится большое

большое количество Магнитогорской, Тельбесской руды и флюсов, а также продолжающимся значительным размахом строительства в район. По общему пробегу удельный вес района в 31г. составлял 23%, а в 32г. 26%.

НАСЕЛЕНИЕ 1У-го РАЙОНА.

Наличие населения непосредственно тяготеющего к ж.ц. 1У р-на:

Годы:	Население в челов.			% роста к пред. году			Жителей на 1кв. километр.	Территория в клм.
	Городского	Сельского	Всего	Гор.	Сельского	Всего:		
1929г.	138739	405278	544017	100	100	100	8,1	
1930г.	206348	345454	551802	148	85	102	-	67203
1931г.	377160	346580	723740	183	100	131	-	
1932г.	589500	349166	938666	156	105	135	14,5	
%роста 32к 29	424%	86%	130%	-	-	-	179%	

Из таблицы видно, что рост населения 1У района в сравнении с 1929г. 30%, Рост городского населения достиг 324%, частью за счет сельского населения района и главным образом за счет механического прироста из других районов советского союза. Годовой % прироста населения слишком большой от 148-183% не наблюдавшийся ни в одном районе дороги, произошел преимущественно за счет городов Сталинска, Щегловска (Кемерово) и Прокопьевска.

Сельское население уменьшилось за пятилетку на 14% за счет роста городского населения.

(см.сл.страницу)

Динамика населения городов и городских поселков IУ р-на

	Колич. насел.: тыс. челов.					% роста к пред. г.					% роста 32 г. к 29 г.
	1928	29	30	31	32	28	29	30	31	32	
Салаир		3,0	3,4	9,4	11,3	-	100	113	276	120	x) 377
Щегловск	42,5	47,4	51,5	90,4	105,4	100	111	109	175	116	248
Ленин-Кузнец.	22,6	30,0	43,0	68,4	75,2	100	133	143	159	110	333
Кузнецк	-	12,7	33,5	51,7	188,0	-	100	264	154	362	xx) 1480
Гурьев. завод.	5,2	5,3	8,7	14,7	21,7	100	101	164	169	148	417
Прокопьевск	14,2	21,9	32,9	102,0	127,1	100	153	150	310	125	889
Топки..	8,2	8,7	12,2	12,2	17,7	100	106	140	100	145	216
Белово.	-	7,4	15,2	24,4	30,2	-	100	205	160	124	408
Киселево	1,8	2,0	2,5	9,8	19,6	100	111	125	392	303	1089

x) % роста 1932г. к 29г.

xx) % роста 1932г. к 1929г.

Из приведенной таблицы видно, что годовой % роста населения городов из года в год увеличивался исключительно за счет развития добывающей и обрабатывающей промышленности Кузбасса. Насколько велик прирост населения городов района видно из сравнения с приростом крупных промышленных городов СССР.

(см. табл. на сл. странице).

Динамика роста населения крупных городов СССР (с населением свыше 100тыс. в 1931г.)

Города:	Годы:		Прирост за 1926-31г.г. в % %	
	1926г.	1931г.	Всего:	Годов.
1. Москва..........	2025,9	2781,3	37,3	8,78
2. Ленинград.......	1614,0	2228,3	38,1	8,96
3. Баку............	439,1	575,2	31,0	7,29
4. Н.Новгород......	217,1	350,3	61,4	14,45
5. Сталин(Юзово)...	104,3	194,1	86,1	20,26
6. Сталинград......	144,0	294,5	104,5	24,59
7. Н.Сибирск.......	115,0	176,1	54,5	12,82
8. Грозный (с нефтепромышлен.)	93,8	148,9	58,7	13,81

Прирост населения за пятилетку г.Москвы 37,3% Сталинграда 104,5%, Сталина (Юзово) 86,1%, а прирост населения Кузнецка (Сталинска) 1380%, Прокопьевска -789%, Кемерово (Щегловск) - 148% и т.д.

ПАССАЖИРООБОРОТ РАЙОНА.

Кузбасский эксплоатационный район, являясь центром развивающейся угольно-металлургической базы Союза -призванный обслуживать один из ответственных участков хозяйственного фронта УКК, остро-нуждающийся в прилиге рабсилы из вне сильно отразился на размерах пассажирских перевозок района и дороги в целом.

Удельный вес района по отправлению пассажиров в 1932 году возрос до 26,3% против 19,5% в 1930г. Большой рост удельного веса по отправлению пассажиров, объясняется, тем, что за последние годы строительство Кузнецкого Комбината начинает свертываться, а освобождение рабсилы повышало отправление пассажиров в сравнении с первыми годами пятилетки.

Удельный вес района по прибытию пассажиров вырос с 19,6% в 30г. до 36,8% в 1932г. Рост удельного веса пассажиров по прибытию вытекает из неуклонного роста городского населения района.

К концу 1932года городское население района увеличилось на 424% в сравнении с 1929 годом.

Рост пассажирооборота за годы первой пятилетки (в тыс.пасс.)

Годы:	Вся перевозка.	Приб.	Отправ.	Пробег т.пасс. клм.	Ср. нас. на ось челов.	Ос.-пас. клм. при с пос. (т.п.к.)	Колич. при вед.от-прав.	Примечание:
1930	1764	889-	875	150162	-	-	-	В границах зоотв. года.
1931	1461	418-	1043	249541	9,86	25302	99538	
1932	1937	421-	1516	297247	8,90	33402	101035	
% роста 32г. к 29 году.	109,8	47,3-	173,2	197,9	90,8	132,0	145,2	

Вся перевозка пассажиров возростала из года в год, достигнув в 1932г. -1937 тыс.пассажиров, против 1764тыс.пасс.в 1930г. Рост перевозки преимущественно за счет роста отправления.-

Общий пассажиро-километраж повышается из года в год. В 1932г. составил 297247тыс.пасс. километров против 150162т.п.к. в 1930г.,т.е.рост на 97,9%.

- Осе-пассажиро-километров в 1932г. сделано больше чем в 1931г. на 32% в то время,как ср.населенность на ось на 9,2% в 1932г.ниже чем в 1931г.благодаря увеличению числа пассажирских поездов в 32г. (Алмаата - Кузнецк, Кандалеп-Кузнецк, Кузнецк-Тайга, Кузнецк-Харьков, Кузнецк-Москва):

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЙОНА.

Во второй пятилетке Кузбасский район превращается в крупнейший угольный металлургический, химический и машиностроительный центр Союза.

Уже в 33г.добыча угля по району составила 7071тыс.тн.,т.е. возросла против добычи 32г. на 42%, в том числе механизированная добыча,составила 4118тыс.тн,или 58%,против 48,5% в 32г.

В 1933г. вступили в строй действующих ряд новых шахт мощностью от 200 до 400т.тн.

В 1934г. намечено сдавать в эксплоатацию ряд еще более мощных шахт мощностью от 300 до 450т.тн.и 3 шахты гиганта: в Прокопьевске - шахту Коксовую 1 мощностью 3250т.тн.(которая уже готова к сдаче и вступит в строй действующих в январе 34г.) и шахту №3 мощностью 1000т.тн.и в Ленинске шахту капитальную П- на 1500 т.тн.

В дальнейшем, начиная с 35г., планом нового шахтного строительства в районе предусматривается строительство только мощных шахт гигантов на добычу от 1200 до 3000т.тн.в год.

В соответствии с этим общая угледобыча по району запроектирована на 34г. 9600т.тн.и на 37г.-16900т.тн.

Механизированная добыча в 34г. составит 7117т.тн.или 74,1% против 58% в 33году.

По черной металлургии итоги 33г. по успешному освоению оборудования и металлургического процесса на 1 Кузнецком заводе являются предпосылкой для дальнейшего роста продукции завода и для строительства 2-го Кузнецкого завода на опыте строительства 1-го завода.

Поэтому тезисами к плану 2-й пятилетки намечается:

1. К 35 году освоить полную мощность 1 Кузнецкого завода:

по чугуну	-	1200т.тн.
" стали	-	1450" "
" прокату	-	1130" "

2. С 34г. начать подготовку к строительству 2-го Кузнецкого металлургического завода мощностью вдвое больше чем мощность 1-го завода с расчетом выдачи им первого чугуна в 37г. и

3. Произвести коренную реконструкцию Гурьевского мет.завода с доведением производственной мощности до 30т.тн.

По цветной металлургии намечено закончить строительство Кемеровского цинкового завода с расчетом пуска на полную мощность во 2-й пятилетке.

По Химической промышленности выжиг кокса во второй пятилетке намечено довести до количества обеспечивающего потребность 1 и II Кузнецкого заводов и снабжения Урала продукцией кемеровских коксохимпредприятий. Намечено достроить и освоить углеперегонный завод в Кемерово и во второй пятилетке построить еще не менее 2-х крупных заводов углеперегонки, пункты строительства которых пока не установлены, но о всей вероятности (по крайней мере один из них) будут в Кузбасском районе.

По машиностроению намечается строительство в Сталинском районе крупного автомобильного завода и крупного паровозостроительного завода.

По легкой и пищевой промышленности рост продукции района должен итти по линии общих установок намечаемых для всего Края. Об увеличении в 37 году продукции легкой промышленности против 32г. не менее чем в 4 раза,в т.ч.продукции пищевой не менее чем в 3 раза.

В осуществлении этих установок в Прокопьевском районе развернуто строительство крупного мельничного комбината, на котором уже в 34г. предпологается переработать 15900 тонн зерна. Продукция комбината осядет для местного потребления Кузбасса.

В соответствии с огромными перспективами по промышленному развитию в районе намечается большое железнодорожное строительство.

Намечено закончить строительство:

1. Линии Кузнецк -Мундыбаш,
2. Узлов и вокзалов Сталинского Кемеровского.
3. Моста через р.Томь.

Построить линии:-

1. Кемерово- Анжерка.
2. Темир-Тау - Кондома.
3. Топки -Елесино и к второй пятилетке.

Начать строительство линий:

1. Барнаул - Сталинск и
2. Кузнецк -Салтон-Бийск.

В соответствии с намеченными хозяйственными показателями района общий пробег грузов по ж.д.района в 33г.выполнен в количестве 2232702тыс.тн. -клм.и на 34г. грузооборот района намечается в размере:

Погрузка -	10853
Выгрузка -	6605
Перевозка -	13410
Общий пробег	2087611
%роста к32г.-	116,2
%роста к33г.-	93,5
Общ:проб.пасс.	306 милл.п/клм.
% к 32г. -	103,0

ТАЙГИНСКИЙ ЭКСПЛОАТАЦИОННЫЙ РАЙОН.

Первый эксплоатационный район включает в свой район тяготения значительную площадь с довольно интенсивно - по сравнению с другими районами развитым хозяйством. Его район тяготения находится в пределах Западно-Сиб.края.

В первый эксплоатационный район входит целый ряд административных районов с довольно развитым сельским хозяйством, как напр. адм.районы Болотинский, Ижморский, Мариинский, Тяжинский, Итатский и др., отправляющие значительное количество товарного хлеба и имеющие все возможности и для развития сельского хозяйства и в дальнейшем,тем более в условиях укрупненного социалистического хозяйства. Удельный вес района во всей погрузке хлеба на дороге составил в 31 году 27,2% и в 1932году 30,5%.

На территории этого района расположены Анжеро-Судженские каменноугольные копи, являющиеся северо- восточным выходом Кузнецкого каменноугольного бассейна.

Удельный вес района во всей погрузке кам.угля на дороге составил в 1931г. 34,9% и в 1932г. 27,2%.

По району протекает ряд крупных сплавных рек: Яя, Кия, Чулым, Томь, низовья Оби, и др.что создает возможности крупных лесозаготовок, сплава лесных материалов со значительной перевалкой их на жел:дорогу (ст.Черемошники, ст.Яя и др.)

Удельный вес района во всей погрузке леса на дороге составил в 1931г.33,0% и в 1932г.32,4%.

Ископаемые богатства района:

Каменный уголь: Анжеро-Судженские копи. Общие запасы 65млн.тонн. Добыча в 1928 году-1032,5 т.тн., в 1932г.1871т.т.

В первой пятилетке разведан Ачинский к.-угольный бассейн угли его с большим содержанием летучих пока разрабатывается промартелями для местных нужд.

Бурый уголь: Близь г.Томска. Не разрабатывается.

Т о р ф: В окрестностях г.Томска. Точная площадь и запасы еще неизвестны. Разрабатывается пока в незначительных размерах для местного потребления.

Кварцевые пески: В 14 клм.от г.Томска. Эксплоатируются стекольным заводом переданным Томской ж.д.

Известняки: В Судженском и Яшкинском районах:

Золото: Рассыпное и рудное имеется во многих местах, но главным образом в Мариинской тайге, где и работает главная масса приисков и рудников.

В основном район характеризуется следующими предприятиями:

Каменноугольные копи (Анжерка, Судженка).
Цементно-известковый завод (Яшкино).
Машиностроительный и весовой заводы (Томск).
Стекольный завод (Лучаново).
2 крупных кирпичных завода (Томск),
9 лесозаводов, 14 лесозаготовит.хозяйств, 6 паровых мельниц (наиболее крупные 2 в Томске), 9 элеваторов.(Ачинск, Боготол, Итат, Ижморка, Берикульская, Тяжин, Суслово, Мариинск, Болотная).

ГРУЗООБОРОТ РАЙОНА.

тыс.тн.

Наименование грузов.	Годы	Погрузка.	Выгр	Прием	Сдача	Вся перевозка	Общ: пробег в т т.к.
Хлеб:...	1931	128	149	515	494	643	178432
	1932	190	149	735	776	925	316801
Каменный уголь	1931	1598	326	2280	3552	3878	347128
	1932	1791	508	3528	4811	5319	454157

Нефть.....	1931 1932	5 4	18 22	157 204	144 186	162 208	60173 78745
Дрова	1931 1932	56 25	45 30	23 23	34 18	79 48	13314 8964
Лес.......	1931 1932	420 427	183 179	697 500	934 748	1117 927	351157 264187
Стр:матер.	1931 1932	238 263	174 146	427 369	491 486	665 632	36235 125048
Металлы и мет.изделия	1931 1932	21 23	32 34	402 651	391 640	423 674	88352 190966
Руда......	1931 1932	- -	- -	62 566	62 566	62 566	2174 17312
Прочие....	1931 1932	120 139	177 144	1470 1270	1413 1265	1590 1409	597382 528153
Итого.....	1931 1932	2586 2862	1104 1212	6033 7646	7515 9496	8619 10708	1706347 1984333
1932г. в % к	1931	110,7	109,8	130,0	126,4	124,2	116,3
Удельный вес в грузообороте дороги	1931 1932	32,1 27,2	20,0 18,4	- -	- -	- -	30,6 28,7

Анализ таблицы грузооборота района за 31 и 32г.г. с точки зрения удельного веса отдельных грузов показывает, что основными грузами занимающими исключительно видное положение в погрузке является каменный уголь, добываемый на Анжеро-Судженских копях и лес в основном, поступающий через перевалочную базу Черемошники с низовьев рек: Оби, Томи и их притоков.

Если удельный вес района в погрузке каменного угля на дороге занимал в 31г. -34,9%, а 32г.- 27,2%, то в погрузке района уголь составлял в 31г.- 61,8% и 32г.-62,6%.

Удельный вес района в погрузке лесоматериалов на дороге составлял в 31г.- 33% и 32г.- 32,4%; в погрузке же района эти грузы имели в 31г.- 16,2% и 32г.- 14,9%.

Таким образом более двух третей во всей погрузке района занимают эти грузы. Третье место принадлежит строительным материалам, (минеральным, главным образом цемент Яшкинского завода и Анжерский известняк), имеющий удельный вес в 31г. - 9,2%, и 32г. - 9,2% - четвертое - хлебным грузам с удельным весом в31г. 4,9% и 32г. 6,6%.

В отношении выгрузки расположение грузов в порядке их удельного веса аналогично погрузке, т.е. первое место принадлежит каменному углю в 31г.-29,5%, в 32г. -41,9%, второе лесу 31г.-16,6%, 32г.- 14,8%, третье строительным материалам 31-15,8%, 32г. -6,9%, если не считать многообразную группу прочих грузов, оттесняющих строительные материалы на четвертое место.

Общий годовой процент роста погрузки района по всем грузам в 32г. против 31г. выражается в 10,7 и по выгрузке в 9,8%.

Удельный вес района в грузообороте дороги составлял в 31г. по погрузке 32,1% по выгрузке 20,0, в 32г. по погрузке 27,2, по выгрузке 18,4. Снижение удельного веса района в грузообороте дороги в 32г. произошло, отнюдь не за счет уменьшения абсолютной погрузки или выгрузки, а за счет передвижки работы в Кузбасский район, развивающийся в экономическом отношении более быстрыми темпами, чем остальные районы дороги. Значительный рост погрузки и выгрузки района в 1932г. сопровождался так же сильным ростом обменной работы.

По отношению к 31г. прием вырос на 30% и сдача на 26,4% и вся перевозка на 24,2%.

Анализ приемо- сдаточной работы по отдельным грузам показывает, что район в промышленном и сельско-хозяйственном отношении значительно развит и большое количество продукции вывозит в другие районы.

Главнейшими грузами вывозимыми районом являются: каменный уголь и лесные материалы. Общий пробег грузов имел прирост в 32г. к 31г. на 16,3%. В 1931г. удельный вес в пробеге дороги составлял -30,6% в 32г. произошло снижение до 28,7%. Это снижение об"ясняется тем, что в 32г. значительное количество грузов и в частности лес (восточный лес заменен увеличением погрузки в Черемошниках) имели меньший средний пробег одной тонны груза.

(см. сл. страницу)

Население 1-го района.

Наличие населения района видно из следующей таблицы

(в границах 1932г.)

Годы:	Население в челов.			% роста к предыдущ. году.			Жит. на 1 кв. клм.
	Город.	Сельск.	Итого:	Гор.	Сельс:	Итого:	
1929	212981	588606	801587	100	100	100	11,2
1930	221965	602796	824763	104	102	103	
1931	241114	619495	860609	109	103	105	
1932	275726	636150	911876	114	103	106	12,6
%роста 32к29	130%	107%	114%			Тер. в кв. клм.	112% 71,594

Прирост городского населения из года в год увеличивается и в 1932г. составил 130% в сравнении с 1929г., главным образом за счет роста промышл. населения в Ан. Судженке, Яшкино, Тайге и Томске. Количество сельского населения на протяжении всех лет пятилетки выросло на 7%.

Динамика населения городов Тайгинского экспл. р-на.

Города и город. пос	Колич. насел. в тыс. чел.					%рост к пред. году					%роста к 28
	1928	1929	1930	1931	1932	1928	1929	1930	1931	1932	
Томск	101,0	104,6	106,7	112,7	120,4	100	103	102	106	107	119
Мариин.	11,8	12,0	12,9	13,1	13,8	100	102	107	102	105	117
Тайга	13,1	13,5	13,8	15,4	18,4	100	103	102	111	118	140
Ан. Суд	42,0	47,9	50,8	54,3	60,7	100	114	106	107	108	144
Яшкино	0,8	1,1	2,3	5,8	8,5	100	137	209	252	146	1.06
Ачинск	21,5	21,2	21,1	21,1	23,5	100	99	100	100	111	109
Боготол	11,7	12,4	12,5	13,3	13,7	100	106	101	109	101	117

Население городов и городских поселков из года в год увеличивается. В Тайге население увеличилось в 1932г. против 1929г. на 40% исключительно за счет рабочих и служащих транспорта, как центра эксплоатц.района. В Анжеро-Судженке прирост на 44% преимущественно за счет рабочих и служащ. угольных копей. В Юшкино прирост населения на 962% в сравнении с 1929г. преимущественно за счет роста рабочих и служащих цементного завода. В Томске прирост на 19% преимущественно за счет студенчества и рабочих и служащих обрабатывающей промышленности.

ПАССАЖИРООБОРОТ РАЙОНА.

Удельный вес района в пассажирообороте дороги по отправлению был в 32г. 27,2% против 35,9% 1930года, а по прибытию был в 32 году 21,0% против 35,1% 1930года. Уменьшение удельного веса отправления и прибытия в 32году произошло, главным образом за счет роста удельного веса IV района, центра угольно-металлургической промышленности.

Рост пассажирских перевозок за годы 1-й пятилетки (в т.пасс.)

Годы	Вся перевозка	Приб.	Транз	Отправление		Ср.населен. на ось в чел.	Ось клм. пасс.+приспос. (т-о-к)	Колич привед отправ.
				Всего:	З т.ч. приг.			
1930	3230	1624	нет данных	1606	нет данных	-	-	
1931	2966	378	1062	1525	152	7,95	76193	101681
1932	3539	478	1573 x)	1488	304 x)	9,28 x)	83060 x)	99193 x)
%роста 32к30.	109,5	-	148,1	92,6	200	116,7	109,0	97,5

x) отчетные данные в границах соответствующего года.

Вся перевозка района в сравнении с 1930г. увеличилась на 9,5%, а по пригородному движению увеличилась в два раза в сравнении с 1931г. По отправлению пассажиров снижение из года в год за счет изменения границ района.

По транзитным перевозкам пассажиров увеличение против 1931г. на 48,1%, а в пересчете в границах 1932г.% роста еще больше повысится.

ПЕРСПЕКТИВЫ.

Народное хозяйство района имеет большие перспективы развития отдельных своих отраслей во вторую пятилетку.

В Анжеро-Судженском каменноугольном районе вступили в строй мощные шахты, с годовой производительностью 2100тыс.тонн угля.

Общая добыча угля по плану 34г. должна составить 2400т.тн. и по наметкам на 37 год - 3600т.тн.

Уже в первой пятилетке, за счет перевалки леса на ст. Черемошники, первый район был основным погрузчиком леса в Кузбассе и др. районы.

Во второй пятилетке, в связи с вступлением к началу 1935г. в эксплоатацию ж.д. линии Томск-Асино (Чулым) и намеченной реконструкцией Черемошинской пристани- в первом районе создается мощная лесная база Кузбасса,- которая кроме этого своего основного назначения будет частично отправлять лесоматериалы на выход на Омскую ж.д.

Сельское хозяйство района имеет значительные возможности к дальнейшему своему развитию.

Выстроен в 32-33г. мелькомбинат (в Ачинске), дающий уже в 34г. 6т.тн. продукции.

В связи с этими хозяйственными показателями в 1933г. выполнен пробег грузов 1858609 т.т.к. и уже в 1934г. планом намечен грузопассажирооборот района:

Погрузка	- 3730	% роста к 32г.	- 130
Выгрузка	- 1561	" " " 33г.	- 138,9
Перевозка	- 11013	Общий проб.пасс.	- 794
Общий проб. грузов	- 2.581.724	%% к 32г.	- 103,1

КРАСНОЯРСКИЙ ЭКСПЛОАТАЦИОННЫЙ РАЙОН.

Второй эксплоатационный район находится в пределах Восточно-Сибирского Края.

Район тяготения лесной и сельско-хозяйственный.

Экономическая характеристика района тяготения, кратко, может быть дана следующая:

Западная часть района - участок Чернореченская -Красноярск -Балай, характеризуется преобладающим значением лесного хозяйства, с наличием и промышленных предприятий (главным образом лесной и минерально-обрабатывающей промышленности).

Удельный вес района во всей погрузке леса на дороге составил в 1931г. - 29,0% и в 1932г.- 30,3%.

Срединная часть района участок Клюквенная -Канск-Иланская характеризуется преобладающим значением сельского хозяйства (основная сельхозбаза Восточной Сибири), с наличием предприятий лесной промышленности и с только что начавшей развиваться тяжелой промышленностью (угольные копи). Удельный вес района во всей погрузке хлеба на дороге составил в 1931г.- 26,5% и в 1932г. -25,4%.

Конечный восточный участок Иланская - Тайшет, в основном является лесным.

Ископаемые богатства района:

КАМЕННЫЙ УГОЛЬ: По берегам рек Н.Тунгуски, Курейки, Хатанги расположен Тунгусский кам.угольный бассейн, имеющий огромную площадь, но совершенно неизвестные запасы. По последним данным свыше 300млн.тонн. В северной части он разрабатывается на Норильских копях для снабжения судов Карской экспедиции. По анализам Тунгусский уголь хорошего качества. Кроме того имеется Канский каменноугольный бассейн с запасами углей в 40 млрд.тн., начатый разработкой с 32г.

БУРЫЙ УГОЛЬ встречается вдоль магистрали и около г.Красно-
------------ ярска. В данное время близ Красноярска этот уголь добывается на Коркинских копях для нужд местной промышленности.

ГРАФИТ. Имеется по р.р.Курейки, Татьянихе и Н.Тунгуске в
-------- Туруханском Крае. Добывается в размере 4-5т.тн.и идет на внутренние рынки и частично на экспорт.

ЗОЛОТО. В бассейне рек Верхней и Подкаменной Тунгуски и
-------- Питае имеется рассыпное и рудное золото, добываемое на многочисленных рудниках, об"единяемых Северной и Южной Енисейской приисковой системой. Кроме того золото встречается и добывается в бассейне рек Кана и Маны.

СЛЮДА. Несколько месторождений слюды хорошего качества
------ имеются в районе ст.Заозерной.

ОГНЕУПОРНЫЕ ГЛИНЫ. В районе ст.Клюквенная. Добывается для
-------------------- Клюквенского завода огнеупорных изделий. Имеются крупные запасы глин в Красноярско-Балайском районе

В основном район характеризуется следующими предприятиями: 12 леспромхозов, 8лесозаводов, три шпалорезки, стекольный завод, (близ ст.Кача), фарфорово-фаянсовый завод (Красноярск) завод огнеупорных материалов (Клюквенная) шпалопропиточный завод, сользавод, крупная обувная фабрика, ряд кожзаводов, ряд мелких металлообрабатывающих предприятий, ряд предприятий пищевкусовой промышленности, золотые прииска и рудники.

3 зерносовхоза (Камалинский, Канский и Саянский) 2животноводческих Совхоза, 5 паровых мельниц (наиболее крупные в Канске и Красноярске) 7 элеваторов и мехамбаров (Ингашская, Бошняково, Иланская, Камыла, Канск, Заозерная, Клюквенная).

(см.сл.страницу)

ГРУЗООБОРОТ РАЙОНА.

Наименование грузов.	Годы	Погрузка	Выгрузка	Прием	Сдача	Вся перевозка	Общий пробег тыс. тн. клм.
Хлеб....	1931 1932	125 158	49 66	336 488	412 580	461 646	203076 296944
Кам.уголь	1931 1932	14 10	251 297	296 474	59 187	310 484	89298 172243
Нефть.....	1931 1932	5 5	36 36	96 131	65 100	101 136	44041 64025
Дрова.....	1931 1932	23 22	26 26	23 23	20 19	46 45	15445 12293
Лес........	1931 1932	371 399	89 107	316 193	598 485	687 592	217265 176886
Стр.матер:	1931 1932	110 98	89 74	49 204	70 228	159 302	36124 121485
Металлы и мет.изд.	1931 1932	30 23	30 35	136 350	136 338	166 373	73778 190539
Руда.....	1931 1931	- -	- -	- -	- -	- -	- -
Прочие ...	1931 1932	103 132	120 96	1060 895	1043 931	1163 1027	591033 504174
Итого.....	1931 1932	781 847	690 737	2312 2756	2403 2868	3093 3605	1330062 1538589
32г. в % к 31году	-	108,4	106,8	119,3	119,3	116,5	115,7
Удельный вес в грузооборо:дороги.	1931 1932	9,7 8,0	12,5 11,2	- -	- -	- -	23,8 22,2

Экономическая характеристика района тяготения 2-го эксплоат. района данная выше, как лесного и сельско-хозяйственного имеет свое отражение в его грузообороте. При анализе отчетных данных за 31 и 32г. с точки зрения удельного веса отдельных грузов в грузообороте, выявляется, что основными грузами, которые вывозятся

из района являются лесные материалы, занимающие в погрузке первое место и хлебные грузы, стоящие на втором месте.

Удельный вес лесных материалов во всей погрузке в 31 году равнялся 47,5% и 32г. 47,1%.

Удельный вес хлебных грузов в 31г. 16,0% и 32г. 18,7%.

Третье место принадлежит строительным материалам с удельным весом в 31г. 14,1%, в 32г. 11,6%, в основном перевозящихся в местном сообщении и лишь незначительной частью вывозимые за пределы района.

Эту незначительную часть вывозимых строительных материалов надо почти целиком отнести за счет продукции Клюквенского завода огнеупорных изделий, снабжающего огнеупорным кирпичем, для кладки сводов в паровозах все депо дороги, а также депо Забайкальской, Уссурийской, Омской и Туркестанско-сибирской дорог. Все же остальные грузы район или вывозит (кам. уголь, нефть, дрова, металл) или же они следуют через него транзитом (хлеб, нефть, металл). Незначительное промышленное развитие района за первую пятилетку обусловило, также незначительный рост его грузооборота. Так в 1932г. против 31г. погрузка района возросла лишь на 8,4% и выгрузка на 6,8%. Увеличение погрузки произошло главным образом, за счет хлебных и группы "прочих". Выгрузка же увеличилась за счет каменного угля, следующего в основном для нужд дороги.

По приему и сдаче район в 32г. вырос по отношению к 31г. на 19,3% и по всей перевозке на 16,5%.

Одинаковый % роста приема и сдачи характеризует, что основная масса грузов поступающая с других районов следует через него транзитом.

Общий пробег в 32г. к 31г. вырос на 15,7%. Это увеличение произошло, главным образом, за счет увеличившегося ввоза каменного угля следующего из Кузбасса в Красноярск и далее.

По удельному весу в грузообороте дороги район занимает незначительное место, а именно по погрузке в 31г. 9,7%, в 32г. - 8,1%, по выгрузке в 31г. -12,5 и 32г. -11,2%.

Удельный вес района в общем пробеге по дороге в 31г. составл 23,8%, а в 32г. - 22,2%. Такой значительный удельный вес в пробеге об"ясняется большим пробегом грузов следующих транзитом через весь район.

Население района.

Наличие населения II эксплоатационного района видно из след. таблицы:

Годы:	Население в человеках			% роста к предыд.			Жителей на 1кв клм.
	Город.	Сельск.	Итого:	Гор.	Сельс	Всего	
1929	138942	500789	639731	100	100	100	6,0
1930	145200	501970	647170	104	100	101	
1931	149900	504700	654600	103	101	101	
1932	163687	509755	673442	109	101	103	6,3
% роста 32к29г.	118%	102%	105%	-	-	-	105%

Территория района 105676 кв.клм.(условно).

Рост городского населения в районе на 18% в сравнении с 1929г. и почти в-двое меньше чем в I экпл.районе,об"ясняется тем что развитие промышленности в районе за годы первой пятилетки в сравнении с ростом промышленности IУ-го и I-го районов незначительное.

Динамика населения городов и городских поселков.

Наименование город. и гор.поселков.	Население в тыс.чел.					%роста к пред.г.					% роста 32 к 28 году.
	1928	1929	1930	1931	1932	28	29	30	31	32	
Красноярск	83,3	90,2	91,8	97,3	110,0	100	108	102	106	113	133
Канск.....	22,8	26,0	27,0	29,3	31,4	100	114	104	108	107	138
Иланская..	7,3	7,4	7,8	8,3	8,9	100	101	105	106	107	122

Рост городского населения Красноярска на 33% против 28г. произошел преимущественно за счет работников железнодорожного водного транспорта, и начавшегося строительства Красмашстроя.

Рост городского населения Канска на 38% за счет рабочих и служащих железнодорожного транспорта и обрабатывающей промышленности (Лесопильных заводов).

Рост населения Иланской на 22% исключительно за счет рабочих и служащих железнодорожного транспорта.

Пассажиро-оборот района.

Удельный вес района в пассажирообороте дороги по отправлению был в 32г.23,8% против 19,5 1930г.,а по прибытию в 1932г. 18,3% против 19,1% 1930г.

Рост пассажирских перевозок за годы первой пятилетки

(тыс.пасс.)

Годы	Вся перевозка	Приб.	Транз	Отправл. Всего	в т.ч. приг.	Ср.нас. на ось в чел.	Ось-пас: клм+присп. в (о.к.т.)	Кол. прив. отправ.
1930	1738	865	нет св.	873	-	-	-	-
1931	1920	264	520	1135	-	6,11	77137	75694
1932	1946	264	821	860	-	7,20	85203	57368
%роста 32г.к 30г.	111,9	-	157,8 x)	98,6	-	117,8 x)	110,4 x)	75,7 x)

x) Данные всех лет в границах соответствующего года.

Вся перевозка пассажиров в 32г. возросла против 30г. на 11,9, рост исключительно за счет транзита. Средняя населенность на ось возросла в 6,11 в 1931г. до 7,20 пассажира на ось в 32г. Размеры прибытия в 30г. больше чем 1932г. исключительно за счет изменения границ.

П Е Р С П Е К Т И В Ы.

Народное хозяйство района получило большой толчек к своему развитию в конце первой пятилетки началом сооружения первых крупных предприятий в системе запроектированного генеральным планом промышленного куста "Большого Красноярска" и "Енисейстроя".

Начато в первой пятилетке и в настоящее время развернуто строительство "Красмашстроя" (завод машиностроения оборудования золотопромышленности, с собственным металлургическим и доменным цехами) Красноярского лесокомбината, Красноярского мелькомбината и ряда заводов строительных материалов. Срок пуска этих предприятий намечен в 1934-5 году.

Добыча каменного угля в Канском каменноугольном бассейне достигает по плану 34 года 70 тыс.тн. и в 1937г. не менее 500 тыс. тонн.

Красноярско-Канский сельхозрайон превратится во вторую пятилетку и мощную зерновую и животноводческую базу Восточной Сибири и частью даже Дальне-Восточного Края.

Развитие лесозаготовок должно будет исходить не только из увеличения вывоза на запад и увеличения экспорта через Карскую экспедицию, но и значительного роста местного потребления, в связи с развивающимся строительством.

В связи с этими хозяйственными показателями уже в 1933г. выполнен пробег грузов 1525566тыс.т/клм. и планом 1934г. намечен грузопассажирооборот района:

Погрузка - 1132. Выгрузка - 1018, Перевозка - 4907.

Общий пробег грузов	-	2132505.
% % роста к 32г.	-	138,6
% % " к 33г.	-	139,7
Общий пробег пассажиров	-	632
% к 32г.	-	103,0

НИЖНЕ-УДИНСКИЙ ЭКСПЛОАТАЦИОННЫЙ РАЙОН.

Третий эксплоатационный район находится в пределах Восточно-Сибирского края.

Район тяготения лесной, с наличием крупнейших в Сибири предприятий лесной промышленности.

Экономическая характеристика района тяготения может быть кратко дана следующая: Западная половина района участок Тайшет- Тулун с резким преобладанием над всеми отраслями хозяйства-лесного хозяйства и леспромпредприятий. Здесь мы имеем наиболее густую сеть предприятий лесообработки.

Удельный вес района во всей погрузке леса на дороге составил в 1931г. 20,0% и в 1932г. 21,0%.

Восточная часть района участок Тулун -Черемхово (исключ.) характеризуется крупными сельскохозяйственными пунктами (Куйтун, Хорик) мощным лесным пунктом (ст.Зима) и участок самых восточных

станций (Тыреть, Делюр,Головинская,Забитуй)наличием добывающей (каменный уголь) и минералообрабатывающей (аллебастровый завод) промышленности.

Удельный вес района во всей погрузке хлеба на дороге составил в 1931г. 12,1% и в 1932г.10,4%.

Каменноугольные копи,начатые разработкой на ст.Головинская, Забитуй, являются западными выходами Черемховского каменноугольного бассейна и особенно ценны ,тем,что угли этих копей коксуются, почему на них в основном ориентируется будущая Черемхово-Ангарская Черная металлургия.

Добыча этих копей только начата и потому пока незначительна.

Удельный вес района во всей погрузке угля на дороге составил в 1931г. 0,2% и в 1932г. 0,2%.

Ископаемые богатства района:

КАМЕННЫЙ УГОЛЬ. Забитуйский и Головинский каменноугольные районы. Угли этих районов по качеству лучше Черемховских,они обладают способностью спекаться,теплотворная способность равна 7000калорий. Районы мало изучены и разработка их, после революции,только что начата.

БОГХЕДЫ. (Хохарейские) - или угли с исключительно высоким содержанием летучих имеются в 125клм.к северу от ст. Тулун.Общие запасы около 270млн.тн. Перегонка богхетов дает бензин, фотоген,моторное масло, самзочные масла,парафин. Разработка затруднена отсутствием транспортных путей.

ЖЕЛЕЗО. В северной части района имеется так называемая Ангаро-Илимская группа месторождений железной руды,включавшая в себя отдельные районы Ермаковское Кежемское,Долоновское,Касьяновское и Шестаковское.

По последним изысканиям ГРУ в 31г. запасы этих руд ориентировочно исчисляются в 300млн.тн.с средним содержанием железа от 35 до 55%. В данное время идет дальнейшая разведка и изучение.

АЛЛЮМИНЕВЫЕ РУДЫ: Аллуниты известны в районе ст.Зима.Слабо обследованы и запасы неизвестны.

АЛЛЕБАСТР И ГИПС: В районе ст.Тыреть добываются Промсоюзом в размере 40т.тн.месторождение очень богатое .На его базе проектируется развитие хим.промышленности.

ГРАФИТ. В 250 клм.к югу от ст.Черемхово в Белых горах (отрогах Саян Алиберовский прииск с добычей до 11-13 тыс.тн.

В основном район характеризуется следующими предприятиями: Каменноугольные штольни (Делюр,Головинская) Алебастровый завод (Тыреть) Известково-цементный завод (Камышет) Фабрика по переработке слюды (Н.Удинск) ряд кирпичных заводов, ряд льнолентковых заводов, Крупный зерносовхоз (Харик), 2 животноводческих совхоза (Ук, Тайшет), 6 мельниц, 9элеваторов и механбаров.(Шерагуль,Залари, Харик,Зима,Кутулик,Тайшет, Кимильтей,Тулун,Куйтун),7 лесозаводов (крупные на ст.Зима и ст.Суетиха) 7шпалорезок, 6 лесопромхозов (крупнейшие Тайшетский и Зиминский) и 4 лестранхоза (Тулуновский Тайшетский,Н.Удинский и Куйтунский).

ГРУЗООБОРОТ РАЙОНА.

Наименование грузов	Годы	Погрузка.	Выгрузка.	Прием	Сдача	Вся перевозка	Общий пробег.
Хлеб.......	1931 1932	57 65	38 30	410 552	429 587	467 617	222276 305752
Кам.уголь.	1931 1932	9 17	153 252	219 435	75 200	228 452	180142 270090
Нефть.....	1931 1932	3 1	12 12	66 102	57 91	169 103	33694 53487
Дрова.....	1931 1932	38 30	4 11	- 3	34 22	38 33	6237 5961
Лес.......	1931 1932	255 277	44 60	127 143	338 360	382 420	129110 132192
Стр.материалы	1931 1932	54 52	25 32	136 186	65 206	90 238	27205 109010
Металлы и метиздел.	1931 1932	9 7	8 13	117 330	118 324	126 337	63272 177832
Прочие.....	1931 1932	53 62	43 44	1019 866	1029 884	1072 928	552201 474015
Итого:	1931 1932	478 511	327 454	1994 2617	2145 2674	2472 3128	1114137 1428309
32г. в %% к 31г.	-	106,9	138,8	131,2	124,7	126,5	128,2
Уд. вес в грузообороте дороги	1931 1932	5,9 4,9	6,0 7,0	- -	- -	- -	20,0 20,6

Анализ грузооборота эксплоатационного района в основном можно свести к анализу перевозки лесных материалов, так как это единственный груз, которым характеризуется и экономическое лицо района и по существу определяется его погрузочная работа. Во всей погрузке района лес в 31г. составлял 53,3% и 32г. 54,2%. Второе место принадлежит хлебным грузам, имеющим удельный вес в 31г. 11,9%, в 32г.-12,7%. Третье место занимает строительные материалы с удельным весом в 31г. 11,3% и 32г.-10,1%.

В выгрузке первое место принадлежит каменному углю составляющему в 31г. -46.8, 32г. - 55,5%. Второе место лесным материалам 31г.13,5%, 32г. 13,2%. завозимые с лесозаготовительных участков в Зиму и Суетиху на лесопильные заводы для распиловки. Третье место занимают хлебные грузы (если не принимать во внимание "прочих") с удельным весом в 31г. -11,6%, 32г. 6,6%.

Общий рост погрузки в 1932г. против 31г. выразился всего лишь на 6,9%,а выгрузки-на 38,8%. Увеличение погрузки относится за счет роста лесных материалов,а увеличение выгрузки в основном за счет каменного угля идущего почти целиком на удовлетворение нужд дороги и отчасти лесных материалов,завозимых на лесопильные заводы.

Значительно возросли прием и сдача. По приему 32г. против 31г. вырос на 31,2% и по сдаче на 24,7%, что обусловило рост перевозки на 26,5%. Более быстрый темп роста приемо-сдаточной работы, чем погрузка об"ясняется тем,что основная масса грузов,поступающих с других районов следует через район транзитом. Рост общего пробега на 28,2% надо отнести за счет увеличения транзитных перевоз к и частично за счет сильно возросшего завоза каменного угля.

По удельному весу в погрузке и выгрузке дороги район занимает весьма незначительное место по погрузке в 31г.-5,9%, 32 -4.9% по выгрузке 31г.-6%, 32г.-7%.

Общий пробег района в 32г. остался на уровне 31г.дав,прирост всего на 0,6% составляя по удельному весу 20,5%. Такой высокий процент в общем пробеге район занимает благодаря транзита, следующего через него в восточном направлении.

Население района:

Наличие населения Ш-го эксплоатационного района видно из следующей таблицы:

Годы:	Население человеках			% роста к пред.г.			Жит:на 1кв. клм.
	Городск.	Сельск.	Всего:	Гор.	Сельс	Всего	
1929	32288	207872	240160	106	100	100	3,8
1930	34900	217800	252700	109	104	105	
1931	38600	222200	260800	112	102	103	
1932	43811	226415	270226	113	102	104	4,3
%роста 32к29	137%	109%	112%	-	-	-	113%

Территория района 63144 кв.клм.(условно).

Рост городского населения за четырехлетие - на 37%.
Рост сельского населения на 9% (в сравнении с 29г.) выше чем в любом экспл:районе дороги. Об"ясняется это отсутствием значительного развития промышленности в районе и в связи с этим отсутствия большого притока сельского населения в города.

Динамика населения городов и городских поселков:

Города и город. поселки	Население тыс.человек					%роста к предыдущ.г.					%роста 32к 28
	28	29	30	31	32	28	29	30	31	32	
Н.Удинск	11,1	11,7	11,1	11,4	11,8	100	105	95	103	112	115
Зима....	8,8	9,2	13,0	14,3	16,0	100	105	141	114	108	182
Тулун...	10,5	11,3	10,8	11,7	13,4	100	108	96	113	111	130

Прирост населения Н.Удинска на 15% произошел преимущественно за счет рабочих и служащих железнодорожников, как центра эксплоатационного района.
Прирост населения Зимы на 82% произошел преимущественно за счет роста рабочих и служащих ж.д.транспорта и большего (первого по Сибири) Лесопильного завода. Прирост населения г.Тулун был преимущественно за счет рабочих и служащих ж.д.транспорта.

ПАССАЖИРООБОРОТ РАЙОНА.

Удельный вес района в пассажирообороте дороги по отправлению пассажиров определяется в 32г.11,5% против 17,9% в 1930г. и по прибытию в 32г. 12,0% против 19,1% в 30г. Уменьшение удельного веса по прибытию и отправлению произошло за счет изменения границ района и роста удельного веса 4-го эксплоатационного района.

(см.сл.страницу)

Рост пассажирских перевозок за годы первой пятилетки

(тыс.пасс.)

Годы	Вся перевозка x)	Приб.	Транз.	Отправлено Всего	в т.ч. пригор.	Отр.на селен. на ось в чел.	Сс-п-к + при спос. (т-о-к)	Колич привед отпр.
1930	1625	820	нет св.	805	-	-	-	-
1931	1729	283	574	872	52	6,04	90254	58153
1932	1787	260	879	647	--	7,46	78969	43126
%роста 31к29	110,0	-	153,3	80,3	-	xx) 123,5	xx) 87,3	xx) 74,3

x) Данные всех лет в границах дороги соответствующего года.
xx) 1931г.

Вся перевозка пассажиров росла из года в год, достигнув в 32г. 1787тыс.пасс. против 1625 тыс.пасс. 30г. Рост происходит преимущественно за счет транзитных пассажиров.

ПЕРСПЕКТИВЫ.

Перспективы развития народного хозяйства района - это вопросы широкого будущего лесного хозяйства Восточной Сибири.

Лесозаготовки и лесообработка могут быть значительно развиты за счет настоящего района тяготения. Но, несравненно, большие возможности создания мощной лесной базы Союзного значения открываются с постройкой и сдачей в эксплоатацию Лесной ж.д. (ее головного участка Тайшет- Падун).

С проведением этой дороги, намеченным во вторую пятилетку (головного участка в 1934г.-1935г.) станет реальностью использование высококачественных ангарских лесов.

Село Братск, ныне неизвестное, станет центром лесо-пилобумхимпромышленности.

Создание во вторую пятилетку этой базы лесопромышленности, будет лучшей подготовкой к разрешению в третье пятилетие проблемы "Большого Ангаростроя".

В последние годы (32-33г.) в связи с развертыванием крупного строительства на Дальнем Востоке (как промышленного, так и особого назначения) работа Н.Удинского района значительно выросла как за счет возникшего в связи с обстановкой вывоза леса на восток, так и в связи с колоссальным ростом транзита.

Уже в 1931г. выполнен пробег грузов 1321723тыс.тонно-клм. а планом 1934г. намечен следующий грузопассажирооборот района:

Погрузка	- 778	% роста к 32г.	- 140,5
Выгрузка	- 551	% роста к 33г.	- 151,5
Перевозка	-4353	Общ.проб.пасс.	- 608
Общ:проб: грузов	-2006190	% к 32г.	- 103,2

УЖУРСКИЙ ЭКСПЛОАТАЦИОННЫЙ РАЙОН.

Ачинск - Минусинская линия - пятый район Томской ж.д.пролегает целиком в пределах Западно-Сибирского Края, хотя в район ее тяготения входит ряд административных районов Восточно-Сибирского Края, расположенных по левому берегу р.Енисея (Новоселовский, Балахтинский), являющихся мощными сельско-хозяйственными районами создающими основной грузооборот выходного участка ветки.

Экономика района очень разнообразна и богата.Только после Октябрьской революции начато использование производительных сил этого богатейшего района.

Несмотря на наличие в районе многих месторождений полезных ископаемых их удельный вес в продукции района пока незначителен Район является мощной зерновой животноводческой базой. В первую пятилетку выросли крупные совхозы: 1) Зерновые; Балахтинский -30г., Крутоярский с 30г. и Ададымский с 32г. 2) Животноводчесиие: Красный Июс с 30года, Ужурский,Учумский,Копьевский с 31г.и ряд других.

Удельный вес района во всей погрузке хлеба на дороге составил в 31г. 20,2% и в 32г. 20,4%.

Хакасский каменноугольный район,как предприятие промышленного значения создан Советской властью, проводящей ленинскую национальную политику по под"ему и росту хозяйства и культуры отсталых национальных областей и их народов.

Если в 1928г. было добыто 120т.т.угля то в 1932г.уже 260 т.т.т.е. более чем вдвое.

Удельный вес района во всей погрузке кам.угля на дороге составил в 31г.2,6% в 1932г. 3,1%.

Район имеет также богатые лесные массивы.При чем среди них есть очень ценные породы лиственницы, заготовка которой к концу первой пятилетки только организована.

Удельный вес района во всей погрузке леса на дороге составил в 31г. 4,8% и 32г. 5,1%.

Ископаемые богатства района:

ЖЕЛЕЗНАЯ РУДА: 1. Абаканское к ю.-з.от ст.Абакан в 150к. от последней. Запас 30 милл.тн.

2. Ербинское к с.в. от Минусинска. Запас около 25 млн.тн.

3. Ирджинское к с. от ст.Абакан на правом берегу р.Енисея. Запас 1,5 млн.тн.

4. Ряд более мелких месторождений с невыясненными запасами.

Намечаемый строительством в третьем пятилетии Абаканский металлургический завод будет работать на Абаканских и Ербинских рудах, как наиболее разведанных и лучших по качеству. Эти руды предпологается соединить с местом будущего завода ж.д. линиями:

М Е Д Ь: Месторождения Майнское, Уленьское, Юлия Темир, Сырская группа, Нечищеннская группа, Базинская, Тумаская и Базырская группы. Все месторождения слабо изучены, промышленное значение их не выяснено и в эксплоатацию они почти не вовлечены.

Есть предположения на базе первых 4-х месторождений создать медеплавильный завод близ металлургического завода.

В районе имеются следующие ископаемые - золото рудное и россыпное, во многих местах, добываемое на многочисленных приисках, серебро, свинец, барит, гипс, известняк, мрамор, доломиты, огнеупорные глины, красочные глины, сукновальные глины, соль поваренная и глауберовая, асбест, строительные материалы минерального происхождения (парфиры, диориты, песок, графит) и, наконец, абразионные материалы.

Кроме гипса (алебастр), барита, асбеста и стройматериалов, добываемых пока полукустарным способом, остальные перечисленные богатства совсем не добываются, в том числе поваренная и глауберовая соли. Район требует больших исследований и выяснения промышленного назначения всех месторождений.

В основном район характеризуется следующими предприятиями: 3 зерновых совхозов, 6 овцеводческих совхозов, 3 скотоводческих совхозов, 1коневодческий и 2 масломолочных совхоза, 3 мельницы (Минусинск и Абакан), 6 элеваторов, Черногорские каменноугольные копи, Алебастровый завод (Оросительный) сульфатовский завод (Копьево), 2 известковых завода (Ербинский, Сонский) ряд кирпичных заводов и предприятий пищевой промышленности, 5 леспромхозов, 2 лесозавода, 4шпалорезки.

ГРУЗООБОРОТ РАЙОНА.

Наименование грузов.	Годы	Погрузка.	Выгрузка.	Прием	Сдача	Вся перевозка.	Общ. пробег тыс т-клм.
Хлеб.	1931	95	63	18	50	113	22176
	1932	127	39	14	102	141	28047
Каменный уголь	1931	119	47	2	74	121	46858
	1932	204	75	3	132	207	79521
Нефть. . . .	1931	3	21	19	1	22	4570
	1932	4	24	20	-	24	5698

Дрова...	1931	13	13	1	1	14	2425
	1932	17	16	-	1	17	3235
Лес......	1931	61	26	11	46	72	18539
	1932	67	24	7	50	74	17712
Стр.матер.	1931	49	34	6	21	55	6047
	1932	33	24	3	12	36	5257
Металл и мет.изд.	1931	5	9	6	2	11	3149
	1932	4	9	7	2	11	3213
Прочие...	1931	82	74	47	55	129	35340
	1932	76	60	41	57	117	32992
Итого:	1931	427	287	110	250	537	139106
	1932	532	271	95	356	627	175693
32г. в % к 31г.	-	124,6	94,4	86,4	142,4	116,7	126,3
Уд.вес в грузообороте дор:	1931	5,3	5,2	-	-	-	2,5
	1932	5,1	4,1	-	-	-	2,5

По составу своего грузооборота район может быть охарактеризован как смешанный, но с преобладанием направления хозяйства в сторону добывающей промышленности. Расположенный в районе -Хакасский каменноугольный бассейн с эксплоатацией его Черногорскими копями в основном обуславливает рост погрузки района.

Во всей погрузке за анализируемый период первое место принадлежит каменному углю составл.в 31г. -27,9% и 32г. 38,3%. На втором месте стоят хлебные грузы имеющие в 31г.22,2%, 32г.-23,9%. Третье место принадлежит группе "прочих", составляющих в 31г. 19,2%, 32г. 14,3%. Если для всей дороги группа "прочих" грузов является нехарактерной,то в Ужурском районе эта группа составляется преимущественно из продукции животноводства (живность, мясо,молоко ,шерсть и др.),а посему она должна рассматриваться в числе основных грузов района.

В выгрузке по удельным весам грузы распологаются: первое место занимает каменный уголь в 31г. - 16,4%, 32г. 27,7%, второе место "прочие" 31г. 25,8%, 32г.- 22,1% и третье место хлебные грузы 31г.22,0%; 32г.-14,4%. Общий рост погрузки района на 24,6% в 32г. против 31г. надо отнести за счет каменного

угля погруженного в 32г. на 71,4% больше чем в 31г. и хлебных увеличивших погрузку на 33,7%.

Уменьшение выгрузки на 3,6% в 32г. об"ясняется сокращением перевозки хлебных грузов в местном сообщении за счет вывоза их за пределы района. В связи с увеличившейся погрузкой и главным образом грузов вывозимых из района (кам.уголь, хлеб) сдача возросла на 42,4%, что обусловило рост всей перевозки на 16,7%.

Увеличение общего пробега на 26,3% произошло за счет абсолютного увеличения перевозки каменного угля и хлебных грузов.

По удельному весу в грузообороте дороги по всем операциям работы,район стоит на последнем месте ,составляя по погрузке в 31г. 5,3%, 32г. -5,1% по выгрузке 31г.- 5,2%, 32г.-4,2 и по общему пробегу в 2,5%. Это отставание района в грузовой работе об"ясняется незначительным пока его промышленным развитием,а также неудобным в эксплоатационном отношении расположении самой жел.дорожной ветки,имеющей только одну точку примыкания к ж.д.сети,а пункты погрузки в самом конце ветки.

Население пятого района.

Наличие населения тяготеющего к экспл.району,видно из следующей таблицы:

Годы:	Население в человеках			% роста к пред.г.			Жит. на 1 кв. клм.
	Городск.	Сельск.	Всего	Гор.	Сельск	Всего	
1929	64466	573454	637920	100	100	100	5,0
1930	83551	583122	666673	130	102	104	
1931	97112	598704	695816	117	103	104	
1932	110289	616865	727154	113	103	104	5,7
% роста 32к29 году.	172%	107%	109%				

Территория района 128506кв.клм.(условно).

Прирост городского населения в 1931 и 32г.г. происходил почти равномерно: в 1930 увеличилось на 30%,преимущественно за счет городских поселений Черногорских копей и Саралы.

Удельный вес городского населения 1929г.- 9,9%
1930г. -7,9%
1931г.- 7,1%

Динамика населения городов и городских поселков 5-го р-на:

Города и городск. поселки.	Население в т.ч					% роста к пред. году.					%роста 32 к 28г.
	28	29	30	31	32	28	29	30	31	32	
Абакан..	4,8	7,8	8,0	8,9	10,1	100	162	102	111	113	211
Сарала..	4,7	6,5	9,7	15,8	20,1	100	138	149	163	127	428
Сон.....	1,8	2,0	2,8	2,8	3,6	100	107	140	100	128	200
Ужур....	4,2	4,8	5,5	5,6	8,8	100	114	114	102	157	209
Черног.	2,1	4,1	7,8	15,0	18,7	100	195	190	192	125	890
Минусин.	24,8	27,0	21,8	21,1	22,4	100	109	81	97	106	90

Прирост за пятилетку городского населения Абакан на 111% произошел преимущественно за счет рабочих и служащих жел. дор. и водного транспорта и за счет собственного роста Абакана, как центра Хакасской автономной области.

Прирост городского населения Саралы на 328% произошел исключительно за счет рабочих и служащих Саралинских золотопромышленных приисков.

Прирост Черногорска явился, естественным последствием роста Хакасского каменноугольного бассейна.

ПАССАЖИРООБОРОТ РАЙОНА.

Удельный вес района в пассажирообороте дороги по отправлению пассажиров возрос в 32г. до 11,2% против 7,2% в 30г. и по прибытию до 11,7% против 7,1% в 30г.

Рост пассажирских перевозок (в тыс. пассажир.)

Годы	Вся перевозка	Приб.	Отпр.	Ср. населенн. на ось	Ос. п. к +присп.	колич. привед: отправ.	ПРИМЕЧАНИЕ:
1930	641	319	322	-	-	-	Данные в гран. соотв. года.
1931	178	43	134	6,78	4612	8954	
1932	677	156	521	7,09	14987	34753	
%роста 32к 30г.	105,6	48,9	161,8	104	323	389,8	

Вся перевозка пассажиров в 32 г. возросла на 5,6% против 30 г. преимущественно за счет отправления пассажиров с одновременным ростом ср. населенности на ось на 4 % против 1931 года.

ПЕРСПЕКТИВЫ.

Перспективы района намечают развитие промышленности, сельского и лесного хозяйства.

Ближайшие перспективы района это:

1) Рост и укрепление совхозов и колхозов и особенно увеличение продукции животноводческих совхозов.

2) Рост каменоугольного бассейна с добычей в 37г. 500 тыс. тн. угля, т.е. почти вдвое больше чем в 32 г.

3) Рост продукции лесного хозяйства , в частность лесобумпромышленности.

В разрезе генерального плана (в третьей пятилетке) район, в связи с созданием собственной черной и цветной металлургии превратился в крупный индустриальный центр Западной Сибири.

Эти плановые наметки уже получили начало своего осуществления в первом году второй пятилетки: угледобыча 1933 г. составила 350 т.тн. дав рост против 32 г. на 35 %.

В связи с этими хозяйственными показателями уже в 1933г. в районе выполнен пробег грузов 218.659 тыс. тн. клм. и планом 1934 г. намечен грузопассажирооборот района:

Погрузка -	762
Выгрузка -	320
Перевозка -	849
Общ. пробег грузов.....-	282720
% % роста к 32 г. -	160,9
% % роста к 33 г... -	129,3
Общ. проб. пассажиров -	110 милл. пас. клм.
% % к 32 г.-	1038.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

АНАЛИЗ ЭКСПЛОАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

ЗА ГОДЫ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ.

oOo

Глава 1.

АНАЛИЗ ЭКСПЛОАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЗА ГОДЫ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ.

В общей системе анализа работы подвижного состава, анализа эксплоатационных измерителей, в общей системе сложившихся условий эксплоатации дороги показатели средне-суточной работы дороги в вагонах являются неразрывным звеном.

Поэтому, несмотря на то, что в третьей главе настоящего обзора дан подробный анализ грузооборота дороги (в тоннах), в настоящей главе в системе анализа использования подвижного состава освещение средне-суточной работы дороги в вагонах является первым пунктом анализа.

При этом, если в третьей главе, где изучение грузопотоков основано на рассмотрении потоков каждого рода грузов по участкам дороги, в целях достижения сравнимости, представилось возможным грузопотоки отошедших от дороги в 1931 и 1932г.г. участков отбросить и сопоставить грузооборот дороги за все годы в одних границах, на 1/1-33г., то пересчитать показатели средне-суточной работы в вагонах в целом дороги на одинаковые ее границы нет возможности и потому всякое сравнение абсолютных цифр среднесуточной погрузки, приема, работы может носить только условный характер, при этом надо иметь всегда ввиду существо фактических поправок.

Так рассматривая рост погрузки и работы 1932 года против 1928 года, надо иметь ввиду, что так как дорога в 1932 году была меньшей эксплоатационной длины, то, следовательно, выведенные % роста являются несколько преуменьшенными.

Рассматривая и сравнивая показатели сдачи на Заб.ж.д., надо иметь ввиду, что, если до 1/VI-32 года в ней участвовал Черемховский уголь, то во второе полугодие 1932 года, в связи с изменениями границ дороги, он выпал и из погрузки и из сдачи, наоборот войдя в незначительной степени в прием с Заб.ж.д., поэтому выведенные % изменения сдачи и приема являются также условными.

Для действительного анализа погрузочной, обменной и перевозочной работы лучше изучать материал 3 главы настоящего обзора. В настоящей же главе эти данные приведены только потому, что они являются звеном общей системы анализа и как относительные величины вполне пригодны для анализа.

А для выведения и анализа основных измерителей эксплоатации (выполнение плана погрузки, обеспеченность вагонным парком, выполнение заданного оборота вагона, паровоза, заданной коммерческой скорости и т.п.) изменение границ и вытекающая из него некоторая несравнимость абсолютных показателей среднесуточной работы в основном, не имеют значения.

Именно, в этом относительном разрезе они и должны рассматриваться в этой главе обзора. Основная же ее цель - краткий анализ основных измерителей и условия эксплоатации паровоза и вагона.

1. Общая оценка работы.

Работа Томской ж.д. за 1-ю пятилетку характеризуется неуклонным ростом из года в год и, если взять основные среднесуточные показатели ее, то они показывают, что :

а) Работа дороги в среднем в сутки в 1928г. была 1009вагонов а в 1932г.- 2731 вагон, рост в 2,7раза.

б) Погрузка была в среднем в сутки в 1928г.- 801,1вагон, а в 1932г.- 1951вагон, рост в 2,4раза.

в) Эксплоатационных тонно-километров нетто было в 1928г.- 2664,2млн., а в 1932г.- 7418,5млн.; рост в 2,78раза.

г) Динамическая нагрузка на ось груженого вагона, составлявшая в 1928г. - 6,37тн., в 1932г. была - 7,13тн., что составляет увеличение на 11,9%. Динамическая нагрузка на ось груженого и порожнего вагона была в 1928г.- 4,59тн., а в 1932г.- 5,17тн., увеличение на 12,63%.

д) Время оборота вагона, составлявшее в 1928г. -7,73суток, в 1932г.-6,53суток, что показывает улучшение, но очень незначительное, оборот снижен всего на 15,6%.

е) Производительность вагона увеличилась с 768,2тн.-км. нетто на 1 вагон в 1928г. до 1136тн.-клм, нетто в 1932г.

Однако, это незначительное повышение некоторых измерителей эксплоатации, во-первых очень далеко отстало от их возможного повышения, во-вторых ни в какой степени не привело к обеспечению нужной производительности паровоза и вагона и тем самым не обеспечило полного удовлетворения нужд бурно растущего народного хозяйства района дороги в перевозках.

При этом за годы первой пятилетки ряд основных измерителей эксплоатации не только не повысились, а даже значительно снизились.

а) Коммерческая скорость, составлявшая в 1928г.-16,18км., в 1932г. снизилась до 13,68км., что дает снижение на 15,5%.

б) %% порожнего пробега к груженому в 1928г. составлял 36,21% остается на том же уровне в 1932г.- 36,64%, а в некоторые периоды резко превышает его, доходя до 50%.

в) Средне-суточный пробег вагона увеличился всего на 7,7% по сравнению с 1928г., так, если в 1928г. он был 104,98км. то в 1932г. 113,2клм.

г) Средне-суточный пробег товарного паровоза почти не увеличен и если в 1930г. он был, с учетом промывки 150 км., то в 1932 году только 151 клм.

д) Продолжительность нахождения здорового паровоза во главе поезда уменьшилась с 13,1 часа в 1930 году до 12,3 часа в 1932г.

е) Количество происшествий на дороге значительно увеличилось с 1485 в 1929году до 4757 в 1932году.

Из этих данных следует вывод, что по мере того, как рос грузооборот и усложнялась работа дороги, параллельно снижалось (в основном) качество эксплоатационной работы и дорога все хуже выполняла поставленные перед ней, партией и правительством задачи.

Анализ выполнения плана работы 1932 года и основных производственных показателей этой работы дает основание оценить работу Томской ж.д. в 1932году, как неудовлетворительную.

Рабочим парком дорога была обеспечена на 94,35%, несмотря на это работа была выполнена всего на 69,7%, вследствие чего дорога потеряла 254955 вагоноработы. Невыполнение плана работы дорогой произошло вследствие невыполнения основных измерителей (в частности оборота вагона).

Если заданный оборот вагона был 5,2 суток, то он фактически выполнен 5,53 суток; коммерческая скорость по плану должна быть 16,5 клм., фактически же она выполнена 13,68клм., % порожнего пробега к груженому составил 36,64%в то время, как по плану он должен быть 28,7; простой под грузовыми операциями составил 28,4часа, по плану (при этом несколько вольготному) 27,2, простой на технических станциях по плану должен быть 8часов, фактически - 9часов.

Процент больных паровозов на протяжении всего года был очень высоким - 22,46% и в основном поэтому имели в 1932году 1489 случаев недодач паровозов под поезда.

Невыполнение этих основных измерителей привело дорогу к тому, что она выполнила свой план работы всего на 69,7%.

2. Результаты грузовой работы.

Средне-суточная грузовая работа (в вагонах) за первую пятилетку характеризуется следующими данными:

лементы работы	Выполнение по годам:							Рост в % к 1928г.			
	1928	1929	1930	1931	1932 год			1929	1930	1931	1932
					План	Вып.	%Вып.				
абота ..	1009,0	1272	1739	2285	3918	2731	69,7	126,0	172,3	226,4	270,6
огрузка.	801,1	1000	1333	1620	3096	1951	64,9	124,8	166,4	202,2	243,5
рием....	207,5	271,5	405,0	665,0	912,0	781,0	85,6	131,4	196,1	320,4	382,2
дача....	580	769	915	1056	1915	1411	73,68	132,4	157,7	182,1	243,3
ыгрузка.	429	503	824	1200	2003	1227	61,3	117,2	192,1	279,7	286,0
оэфф.месячн. работы....	-	1,203	1,24	1,247	1,20	1,16	96,67	-	-	-	-
кспл.тонно-клм.нетто млн.	2664,2	3492,0	5233,2	6362,8	9323,0	7418,5	79,6	131,2	196,4	238,8	278,5

Несмотря на то, что работа дороги и ее элементы за годы 1-й пятилетки имеют значительный рост, дорога неудовлетворительно справляется с той работой, которую она долина выполнять.

Для характеристики того, как дорога справляется с работой, проследим это на анализе данных 1932года. (Дать полный анализ эксплоатационных измерителей дороги за все годы первой пятилетки не представляется возможным - вследствие отсутствия материала).

Анализ работы дороги за 1932г. показывает, что вся работа выполнена всего на 69,7% от заданной. По плану работа должна была быть в среднем в сутки 3918 вагонов; фактически же она выполнена лишь в размере 2731 вагон в сутки.

Такое же невыполнение наблюдается и по другим показателям: погрузка выполнена всего на 64,9%, прием - 85,6%, тонно-километровая работа нетто - 79,6%.

Невыполнение заданной работы об"ясняется не недохваткой рабочего парка, который составил в 1932г.- 94,35% против плана, а плохим выполнением эксплоатационных измерителей как самой Томской ж.д так и других дорог Сети, от которых в некоторой части зависит ее работа (особенно Заб. и Омской ж.д.)

3. Обмен гружеными вагонами (число ваг.-ср.в сутки)

Направления	Данность:	1928г.	1929г.	1930г.	1931г.	1932г.
Запад	прием	163,0	220,0	321,7	497,0	620,1
	в % к 28г	100,0	134,9	197,3	304,9	380,4
	сдача	440,0	537,5	596,0	673,4	878,6
	в% к28г.	100,0	122,1	135,4	153,0	199,6
Восток	Прием	45,2	46,4	70,1	117,7	121,8
	в% к28г.	100,0	102,6	155,1	260,3	269,9
	Сдача	180,4	256,0	310,7	374,5	508,5
	в%к 28г.	100,0	141,9	172,2	207,5	281,8

Фактический обмен с соседними дорогами по родам грузов рассмотрен в главе 3-й. С точки зрения анализа условий эксплоатации не меньший, если не больший интерес представляет обмен с соседними дорогами порожними вагонами (с точки зрения Томской ж.д. -это вопросы питания ее и с востока и с запада порожняком.

Обмен порожними вагонами (число ваг.ср:в сутки)

Направление	Данности.	1930г.	1931г.	1932г.
Запад......	Прием в% к 30г.	345,1 100,0	179,1 51,9	328,9 95,3
	Сдача в %% к 30г.	1,3 100,0	1,7 130,7	0,56 43,1
Восток.....	Прием в% к 30г.	243,7 100,0	267,2 109,6	342,5 140,5
	Сдача в%% к 30г.	6,7 100,0	5,1 76,1	4,1 61,2

Нормы сдачи на Томскую ж.д. порожняка представилась возможность установить только за 1932год, которая среднем в сутки была 891 ваг.

Фактически сдача порожняка на Томскую ж.д. ,как видно из работы,в 1932году в среднем в сутки составляла 671вагон,т.е. ежедневно Томская ж:д: в 1932г. не дополучала с соседних дорог 220 порожних вагонов.

Следовательно, за год не дополучила 80300 вагонов. Такое же положение, примерно, существовало и в предыдущие годы первой пятилетки.Это показывает,что кроме скверного выполнения эксплоатационных измерителей Томской ж.д.- остальные,связанные с ней дороги, своим не менее скверным выполнением эксплоатационных измерителей содействовали провалу выполнения планов Томской ж.д. по перевозке грузов и в частности по вывозу каменного угля.

3. Наличие вагонного парка (в ср.в сутки).

Показатели.	Налич.парк.	Рабоч.парк	в%% от нал. парка.
1928год	12893	7799	60,5
1929год	11852	8677	73,2
1930год	15032	12583	83,7
1931год	17074	15534	91,0
План.......... 1932года	-	15806	-
Фактически было........	19716	17845	90,5
% обеспечения..........	-	94,35	-
Недостат.против плана..	-	961	-
Избыток против выпол.работы		700	

Из вышеприведенной таблицы видно, что наличный парк на дороге за первую пятилетку из года в год увеличивается, в тоже время быстрее увеличивается рабочий парк и удельный вес нерабочего парка из года в год снижается. Это являлось результатом громадного роста работы дороги и вытекающим требованием максимально производительно использовать все рессурсы наличного вагонного парка. В этом должны быть отмечены определенные достижения. Если по плану 1932 года рабочий парк был задан 18806 вагонов, а фактически было 17845 ваг., т.е. процент обеспечения против плана составлял 94,35%, то недостаток против плана выразился в 961 ваг. в сутки.

При проценте обеспечения рабочим парком в 94,35 все же дорога не могла выполнить заданную работу, которая в 1932 году была выполнена всего на 69,7%, следовательно, дорога далеко не полностью использовала фактический рабочий парк, имеющийся в ее распоряжении в 1932 году. (см. таблицу на сл. странице)

Качество работы вагонов товарного парка за первую пятилетку низкое. Это следует из размеров фактического выполнения главнейших измерителей. Коммерческая скорость, этот главнейший измеритель очень резко падает вниз в основном соответственно увеличению грузооборота, если коммерческая скорость в 1929 году была 16,33 клм. в час, то в 1930 г, она падает до 13,02 клм. в час.

Резкий скачек вниз коммерческой скорости в 1930 году против 1929 года частично можно об"яснить тем, что методология вывода коммерческой скорости в 1929 году была отличной от 1930 года.

По отчетности 1929 года коммерческая скорость была 16,33 км. в час, если же ее подсчитать по методологии, которой отдел Учета пользуется в настоящее время, то она составит 14,94 км. в час.

Методологии вывода коммерческой скорости которая была принята в 1929 году за отсутствием данных установить не представилось возможным.

Коммерческая скорость снижается, несмотря на постепенное увеличение технической скорости.

Это является следствием того, что по мере большого увеличения работы дороги и плохого освоения этого роста, плохой организации погрузочных, разгрузочных, а также маневровых (по формированию поездов) работ - резко увеличились простои вагонов как под техническими, так и под коммерческими операциями.

Кроме того, снижение коммерческой скорости находится в некоторой непосредственной связи с увеличением за годы пятилетки пропускной способности участков дороги наряду с заполнением этой увеличенной пропускной способности, выросшим грузовым потоком.

Если средняя на дороге густота движения товарных поездов в среднем в сутки в 1928 г. составляла 6,81 поезда, то в 1932 г. она уже составляла - 15,37 поезда, что составляет к 1928 г. 225%. При этом увеличение пропускной способности и освоение мощного потока в основном производилось только открытием большего коли-

чества раз"ездов, вследствие чего увеличилось число стоянок и как результат снижается коммерческая скорость.

Динамическая нагрузка на ось груженого вагона, составлявшая в 1928г. - 6,37тн., в 1932г. составила 7,13тн. что дает увеличение по сравнению с 1928годом на 11,9% и по сравнению с заданной по плану 1932г. перевыполнена на 0,7%. Это об"ясняется тем,что особенно недовыполнен план перевозок прочих (легких) грузов.

Динамическая нагрузка груженого и порожнего вагона увеличилась в 1932году на 12,63% по отношению к 1928году,если в 1928 году она была 4,59тн.; то в 1932году - -5,17тн. По плану же 1932 года она должна была быть -5,5тн.,следовательно,он выполнен всего на 94%, это недовыполнение на 6% об"ясняется увеличением % порожнего пробега вагонов к груженому, который составил в 1932 году - 36,64%, при плановом 28,7%, что явилось результатом плохой организации работы с существованием конвенционных запрещений.

Увеличение % порожнего пробега произошло вследствие того, что порожняк, идущий с востока, почти целиком направляется в Кузбасский район дороги, для погрузки первоочередного груза -угля.

Время оборота вагона, в 1928году составляло 7,73суток, а в 1932году -6,53суток, т.е. оборот улучшился на 15,6%, но планового 5,2 суток он далеко не достиг и время оборота 32г.превысило задание плана на 25,5%.

Превышение оборота по сравнению с заданным об"ясняется снижением коммерческой скорости,увеличением простоев вагонов под нагрузкой,выгрузкой и на технических станциях.

Анализ потерь работы в 1932 году на коммерческой скорости от перепростоев под нагрузкой и выгрузкой на технических станциях приведен к концу настоящей главы.

(см.сл.страницу)

4. КАЧЕСТВО РАБОТЫ ВАГОНОВ ТОВАРНОГО ПАРКА.

Выполнение главнейших измерителей на первую пятилетку.

Измерители:	Выполнение.							% к 1928 году.			
	1928 г.	1929	1930	2931	1932 год. План	1932 год. Выпол.	1932 год. % выпол.	1929 г.	1930	1931	1932
1. Ср.суточ.пробег	104,98	126,03	114,76	105,26	123,0	113,12	91,9	120,1	109,3	100,2	107,7
2. Расст.оборота..	810,39	859,2	830,27	715,69	590	738,26	125,1	106,0	102,4	88,3	91,1
3. Время обор.в сутках	7,73	6,82	7,23	6,8	5,2	6,53	125,5	88,2	93,5	87,9	84,4
4. Коммерч.скорость	16,18	16,33	13,02	13,35	15,5	13,68	87,6	100,9	80,4	82,5	84,5
5. Динамич.нагр.груж. вагона..........	6,37	6,45	6,7	6,83	7,08	7,13	100,7	101,3	105,2	107,2	111,9
6. Тоже груж.+ пор.	4,59	4,45	4,97	5,33	5,50	5,17	94,0	96,95	108,3	116,12	112,[illegible]
7. Статическая нагр. на ось.........	7,18	7,17	7,44	7,41	7,82	7,33	93,73	99,8	103,6	103,2	102,0
8. Груженый рейс...	586,31	598,39	615,0	558,3	460,0	540,32	117,5	102,06	104,9	95,23	92,16
9. Тн.-клм.нетто на 1вагон.........	768,2	986,3	1139,44	1122,0	-	1136	-	125,4	144,9	142,8	144,5
10. Ср.состав поезда	87,79	93,17	100,75	93,65	96,64	96,53	99,9	106,13	114,76	106,67	109,96
11. % порож.проб.к груж	35,21	42,47	35,0	28,19	28,7	36,64	127,6	117,3	96,6	77,8	101,2
12. % порожнего проб. к общему.	27,15	30,42	25,93	21,99	-	26,81	-	112,1	95,5	80,9	98,7

6. ПРОИСШЕСТВИЯ.

Род происшествий	1929	1930	1931	1932	В % к 1929 году. 1929	1930	1931	1932
Общее колич. происшествий	1486	4391	5840	4757	100,0	295,6	393,0	320,1
На 100тыс. поездо-клм....	12,49	28,6	30,2	21,4	-	229,0	241,8	171,3
Из них:								
Столкновение поездов.....	19	66	72	98	-	347,4	378,9	515,8
% от общего колич. происш.	1,28	1,44	1,23	2,06				
Сходы поезд.	63	125	205	246	-	198,4	327,0	390,5
% от общего кол. происшест.	4,23	2,85	3,53	5,17				
Разрывы поездов......	320	872	1164	993	-	272,5	363,7	310,3
% от общего колич. происшествий..	21,54	19,93	19,93	20,87				
Остановки поездов.....	-	-	2289	1707	-	-		
% от общ. количества происшествий	-	-	39,16	35,88				
Предупрежд. случаи......	-	-	206	206				
% от общего количества происшествий	-	-	3,53	4,33				

Данные о происшествиях - одно из наиболее сильных свидетельств неблагополучия в эксплоатационной деятельности дороги. Общее количество происшествий по дороге в 1929году было - 1486, в 1930году - 4391, в 1931 году число происшествий достигает наивысшей точки - 5840 случаев, в 1932году несколько снижается, оставаясь очень большой величиной -4757 случаев. Из общего числа происшествий по всем годам первой пятилетки особо ярко выделяются два рода происшествий:

1) Разрыв поездов ,процент которых в 1929году составлял- 21,54; в 1930 - 1931 годах он снизился до 19,93, а в 1932 году возрос до-20,87%;

2) Остановка поездов дает еще больший процент от общего количества происшествий. Если взять данные за 1931год,то он равняется 39,16%, и в 1932 году остается близким - 35,88%. Основные причины таких размеров происшествий можно отнести за счет:

а) быстрого увеличения работы дороги за последние годы первой пятилетки, в то время, как техническая перевооруженность дороги росла медленнее,

б) низкой квалификации работников линии,

в) понижения труддисциплины,

г) еще одной из веских причин происшествий, на которую указал в своей речи нач.политотдела тов.Пономарев на 1-й Дорожной Парт.Конференции " За последнее время мы вскрыли целый ряд враждебных гнезд на нашей дороге. Томская дорога в течение продолжительного времени была спокойным местом,куда пробрались под защитной окраской "добросовестной работы" наши враги.

Для того,чтобы охарактеризовать перед вами к чему привела и с чем была связана засоренность Томской железной дороги,приведу такие цифры: Политотдел Томской дороги подсчитал,что до восточно-китайского конфликта мы имели сходов поездов 63, во время конфликта - 125, после конфликта -33.

Разрывы поездов на перегонах мы имели до конфликта 236, во время конфликта - 638 и после конфликта -225.

Остановки поездов по буксованию: до конфликта -241, после конфликта 376, а в момент конфликта -1270.

Без особых комментариев понятно какова связь между состоянием работы дороги и внешними конфликтами с капиталистическими государствами".

7. Маневровый пробег паровозов.

П о к а з а т е л и:	1932 год.		Выпол.
	Задано.	Выполн.	в %
Весь пробег...............	3490000	3603926	103,3
В том числе:			
Специальных...............	3317000	3370785	101,6
Поездных..................	173000	233141	134 8
Раб.дороги в ваг.за год	1430070	996815	69 7
Проб.паровоза на 1ваг.раб.	2,44	3,61	[illegible]

Работа дороги в вагонах за год, как заданная также и выполненная получена следующим порядком: среднесуточная работа дороги в вагонах умноженная на 365 дней в году, т.е. заданная работа дороги в сред. в сутки в вагонах в 1932г. составляла 3918 x 365 = 1430070 ваг., а выполненная 2731 x 365= 996815ваг.

А что касается получения пробега паровоза на 1 вагон работы, как заданного также и выполненного, то он получен делением всего пробега маневровых паровозов за год на работу дороги в вагонах за год, т.е. заданный маневровый пробег паровозов в 1932г был 3490000, а заданная работа дороги в вагонах за 1932 год была - 1430070ваг., что и получим 3490000 : 1430070 = 2,44, таким же способом получаем и выполненный пробег паровоза на 1 ваг., т.е. 3603926 : 996815 = 3,61.

Перевыполнение маневрового пробега за 1932 год является показателем крайне неудовлетворительной организации эксплоатационной работы на станциях. При недовыполнении работы дороги на 30,3% маневровый пробег перевыполнен на 3,3%, причем превышение нормы идет главным образом за счет пробега поездных паровозов в маневровой работе, которая достигает совершенно недопустимой цифры 113926 паровозо-километров.

Эта неорганизованность маневровой работы привела дорогу к перерасходу маневровых средств за 1932 год в размере: (1430070 - 996815) : 2,44 = 177563 поездо-километра, что сигнализирует о явной неорганизованности маневровой работы.

Фактические данные о маневровой работе, специальных маневровых паровозов по дороге за 1932г. видны из следующей таблицы:

Колич. часов маневр. паровоз. (в тыс. час.)	Действительное время нахождения паровозов (в тыс.)						Переработан. вагон. (в тыс.)					Коэффиц. маневров. работы.	
	Всего:	Из них: Для эксплоатации.	Простоя в ожид. работ.	В резерв. отдел. тяги.	На маневр. в депо, экипиров.	В распор. других депов.	Приб. вагонов без перераб. поездов.	Отправл. без перераб. поезда	Отправл. со сборн. поездом	Прибывших с переходн. поездом	Всего:	Задано:	Выполнено:
494	437	286,7	19,7	47,7	32,5	52,6	1976	2078	344	379	4777		15,6
%	100	65,5	4,4	10,7	7,4	12,0							

Из общего количества 997 тыс. вагонов работы дороги за год в переработку поступило (4777 : 2) = 2388,5 тыс.ваг., т.е: каждый вагон работы поступил в переработку:

2388,5 : 997 = 2,4 раза.

Если сопоставить размер выполнения плана работы дороги с размером от разрешенного количества маневровой работы, специальных маневровых паровозов, то получим, что при выполнении общего плана работы на 69,7%, затрата маневровых средств достигает до (437 : 494). 100= 88,5%. Следовательно, при невыполнении плана грузовой работы, при значительном недоиспользовании специальных маневровых паровозов,- очень большая маневровая работа производится поездными паровозами. Это подчеркивает совершенно недопустимое использование поездных паровозов, являющееся следствием безобразной организации маневровой работы на распорядительных станциях.

8. Качественные измерители работы поездов (состав, вес, скорость товарного движения).

Элементы работы.	Выполнение по годам.							Рост в % к 1928 году			
	1928	1929	1930	1931	1932 год.			1929	1930	1931	1932
					План	Вып:	%вып.				
Ср.состав..	87,79	93,17	100,75	93,55	96,64	96,53	99,9	106,13	114,76	106,67	109,96
Средн. вес...	743,87	778,04	879,74	845,17	870,0	830,35	95,44	104,59	118,26	113,62	111,62
Техн. скор.	21,54	22,0	21,08	22,26	19,7	22,63	114,8	102,14	97,86	103,34	105,06
Комм. скор.	16,18	16,33	13,02	13,35	15,60	13,68	87,6	100,9	80,4	82,5	84,6

Работа поездов за 1-ю пятилетку характеризуется:

1) Неустойчивостью средних составов и весов поездов; Если средний состав поезда в 1930г. был 100,75, то в 1932г. - 96,53 осей. Средний вес поезда в 1930г. был 879,74 в 1932г. он снижается до 830,5тн.

2) Ростом технической скорости, благодаря введения более мощных паровозов за последние годы первой пятилетки. Если техническая скорость в 1928г. была 21,54км., то в 1932году -22,63 км., т.е. увеличилась на 5,06%, а по сравнению к заданной в 1932 году - перевыполнена на 14,8%.

Но в то-же время резко снизилась коммерческая скорость, если она в 1928году была 16,18км., то в 1932г.-13,68км., т.е. падение на 15,5%, а к заданию 1932года падение на 12,4%.

Причины недовыполнения коммерческой скорости приведены в разделах "качество работы вагонов товарного парка" и "опоздания товарных поездов".

9. ОПОЗДАНИЯ ТОВАРНЫХ ПОЕЗДОВ.

Годы.	Пробег поездов товарного движения (поездо-кил.)	Опоздания товарных поездов (минуты)	Колич. минут опозданий тов. поезд: на 100поезд-клм.
1931	12388025	11276955	91,4
1932	14873956	14097000	94,9

Положение с опозданиями товарных поездов должно быть охарактеризовано ,как крайне неудовлетворительное по всей дороге.

Опоздани 1932 года против 1931 года возросли на 3,5 мин. на каждые 100 поездо- километров. Несмотря на совершенно удовлетворительные условия работы 1932 года,- районы не сумели мобилизовать работников, связанных с движением поездов, добиться совершенно четкой их работы и устранить опоздания поездов, доходящие до позорных величин по дороге. Приводимые цифры свидетельствуют о дезорганизации движения и полном самотеке в том вопросе, в котором больше чем где либо требуется максимальное проявление руководства и инициативы.

Если мы обратимся к об"ему участия служб в области дезорганизации товарного движения,то получим сопоставление:

Причины:	По дороге в тыс.мин.	в % к общему.
1. Отправление с опозданием с распоряд.станций:	2427	17,2
В том числе:		
а) позднее прибытие.....	845	
б) неготовность состава.	724	
в) поздний выпуск паров.	342	
г) прочие причины.......	507	
II. Опоздание пути.........	2085	14,8
III. По причина эксплоатац.	5893	41,8
Из них:		
а) скрещения в обгон.....	4414	
б) маневровая работа.....	938	

в) неправильная регулировка.	541	
1У. По причинам тяги............	2247	15,9
Из них:		
а) Остановка в пути..........	378	
б) нагон пара................	201	
в) порча паровозов...........	608	
г) ремонт вагонов............	903	
д) набор воды................	157	
У. Происшествия..................	1445	10,3
Всего:	14097	100%

Из вышеприведенной таблицы видно, что по дезорганизации товарного движения, на первом месте стоит эксплоатация, на которую падает 41,8% от общего количества опозданий товарных поездов. Основными причинами плохой работы аппарата эксплоатации является неорганизованность маневровой работы на промежуточных станциях, отсутствие элементарной регулировки движения и увязки работы распорядительных станций с работой прилегающих к ним участков.

Основной причиной крайне неудовлетворительной работы службы тяги является плохая работа паровоза: порча паровоза, остановка в пути и другие причины, которые в сумме составляют 15,9% от общего количества опозданий товарных поездов.

Вся сумма опозданий товарных поездов в 1932 году по дороге сильно повлияла на снижение коммерческой скорости и на невыполнение других основных измерителей эксплоатации паровоза и вагона.

10. АНАЛИЗ ПОТЕРЬ РАБОТЫ ДОРОГИ ЗА 1932г.

Анализ потерь работы дороги за 1932 г. показывает, что дорогой за этот период потеряно 254955 вагонов работы:

Элементы работы	1932год
Заданная работа............	1430070
Заданный оборот............	5,2
Заданный парк..............	7436364
Выполненная работа.........	996815
Выполненный оборот.........	6,53
Выполненный парк...........	6509202
Возможная работа...........	1251770
Потеря работы..............	254955

Потери работы по недопоказу исчислена по следующей формуле:

$$\frac{\Sigma ns}{V_к} + \Sigma t^{гр} + \Sigma t_m = \Sigma n_{24}$$

Где : $\frac{\Sigma ns}{V_к}$ - вагоно-часы в движении

Σt гр - ваг.-часы под грузовыми операциями

Σt_m - ваг.-часы на технических станциях:

Σn_{24} - Парк в тыс.вагоно-часов.

ОБЩАЯ ПОТЕРЯ ВАГОНОВ РАБОТЫ

Элементы оборота.	Дор.1932г.
На коммерческой скорости......	53846
Под грузовыми операциями......	11274
На технических станциях.......	31991
По недопоказу..................	120865
Потеря по элементам...........	217976
Потеря по парку...............	254955
Неточность и неверность отчетн.	36979

Выше произведенный анализ потерь работы говорит о том, в каком состоянии находится на дороге учет, и почему дорога в 1932году выполнив заданный план работы всего на 69,7%, даже не может точно привести причин этого.

Такое состояние учета причин невыполнения плана работы дороги, не дает возможности выявить смысл имеющихся достижений и покрывает безобразную работу производства, классовый враг это отлично понимает и использует отчетность для своих целей.

Необходимо немедленно проверить все учетные органы дороги для очистки их от классово-чуждых элементов.

11. ПАРОВОЗНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Одним из основных условий овладения все возростающего грузооборота на дороге являлась необходимость повышения количества и мощности паровозов, а на ряду с этим понижение расхода топлива, удешевление работы паровозов и облегчение труда по обслуживанию их.

Из приведенной ниже таблицы можно видеть:

а) количество мощных паровозов быстро росло;
б) паровозный парк омолаживался паровозами Э и Су.
в) паровозы серии О, составляющие в 1930г.до 38% количества мощных паровозов, как неудовлетворяющие вышеуказанным условиям к концу 1933г. составляют лишь 13%, кроме того из"яты из поездной работы на главных линиях;
г) средняя сцепная сила тяги паровоза увеличилась благодаря влиянию мощных паровозов серии Э.

Наличие паровозов по сериям на дороге

и средняя сцепная сила тяги 1-го товарного паровоза.

Годы:	Серии тов.паровозов.					Общее наличие паров.	Сцепная сила тяги 1тов. паровоза
	Э	Е	Θ	Ы	О		
На 1/1-30г.		150	90	44	65	349	13316
" 31г.		226	94	46	88	454	13533
" 32г.		312	95	46	108	563	13740
На 1/XII-33г.	449	51	75	15	145	735	14334

Введенная в 1927 году обезличка по обслуживанию паровозов на дороге к 1931г. пришла к катастрофическому положению паровозный парк больных паровозов достиг цифры, 36,3, а количество порч паровозов на 100000 поездо- клм.свыше 7.

Оздоровление паровозов и уменьшение порч последних в пути началось лишь с проведением в жизнь решения Партии Правительства об отмене обезличенной езды и введением спаренной езды, что подтверждается следующими данными:

Фактический % больных паровозов в среднем в сутки по дороге:

Показатели:	1930г.	1931г.	1932г.	1933г. (за 11 мес.)
Фактический % больных паровозов в среднем в сутки	25,5	28,8	22,46	20,4

Порчи паровозов в пути по дороге:

Показатели:	1кв. 1931г.		П-1Укв. 31г.		1932 год		1933г. (11м.)	
	Всего порч.	Колич. порч на 100000 п.-клм.	Всего порч.	На 100000 п.-клм.	Всего порч	На 100000 п.-клм.	Всего порч	На 100000 п.-клм.
Порчи паров. в пути по дороге	579	14	728	3,5	894	4,0	808	4,21

Обезличенная езда отразилась и на выдаче паровозов под поезда, % недодачи паровозов увеличивался до марта 1931года и лишь когда в конце 1 квартала 1931 года обезличка была отменена достигнуто резкое понижение % недодач.

(см.сл.страницу)

Выдача паровозов под товарно-военские поезда на дороге.

Показатели.	I кварт. 1931г.			II-IV кв. 1931г.			1932 год			1933г. (11м.)		
	Выд.	Недод.	% недод.	Выд.	Недод.	% недод.	Выд.	Недод.	% недод.	Выд.	Нед.	% недод.
Выдача паров: под поезда.	7140	1689	23,6	39614	1031	2,6	66660	1489	2,2	63862	618	0,89

Введенная спаренная езда на дороге дала бы несравненно большой эффект, если бы часто не срывалась, % срыва по неуважительным причинам и до сего времени велик, что видно из следующей таблицы:

Выполнение спаренной езды по дороге:

Показатели:	1931 год		1932г.		1933г. (11м.)	
	% вып.	% срыва по неуваж. причинам.	% вып.	% срыва по неуваж. причин.	% вып.	% срыва по неуважит. причинам.
Выполнение спарен. езды	92,0	3,5	86,9	5,9	91,1	3,2

Уважительными причинами срыва спаренной езды служили: болезнь, командировка, увольнения, отпуска, вызова в суд, военная учеба, партпрофработа и др.; неуважительными: неявки, нетрезвость, нераспорядительность администрации, отказ от работы, засылка паровозов на чужие участки, арест, ремонты и все прочие причины, невошедшие в номенклатуру причин преподанную НКПС.

Влияние введения спаренной езды в марте 1931г. получило следующее отражение на средне-суточном пробеге: Январь -31г.- 137/177, февраль - 137/120, март -148/128, за II квартал - 177/58, за III квартал -177/161 за IV- 165/147, таким образом -

теоретический подсчет, что простои паровозов в оборотном депо в ожидании выхода из отдыха бригады вызовет понижение средне-суточного пробега на введение хозяев на паровозе не только покрыла эти простои, но и повысило пробеги.

Фактически выполненный средне-суточный пробег паровоза в товаро-воинском движении по дороге характеризуется следующими данными:

Показатели:	1930г.	1931г.	1932г.	1933год 10мес.
Фактически выполнен. ср.суточн.пробег паровоза в товаро-воинском движении	171/150	165/147	168/151	167/152

ПРИМЕЧАНИЕ: Числитель - без учета промывки, знаменатель - с учетом промывки.

Важнейшей задачей в освоении грузооборота не только борьба за здоровый паровоз, но и за фактически выполненную полезную работу паровоза,- ни одной минуты перепростоя паровс. между тем фактически выполненная полезная работа паровоза в часах в товаро-воинском движении с учетом промывки и средняя продолжительность нахождения паровоза во главе поезда видим из следующей таблицы.

Показатели:	1930г.	1931г.	1932г.	1933г.(10м.)
Фактически выполненная полезная работа паровоза в час. в тов. воинск. движении x)	9,7	9,4	9,6	9,9
Ср.Продолжительность нахождения здорового паровоза во главе поезда в часах. xx)	13,1	12,4	12,3	12,0

ПРИМЕЧАНИЕ: x) Согласно приказа НКПС от 11/VI-32г. №434 получено делением ср.суточного пробега на заданную комм. скорость.

xx) Получена делением ср.суточного пробега на ср.комм. скорость.

Анализ этой работы показывает:

1. Замена обезличенной езды спаренной в первой половине 31 года не вызвала значительного понижения в балансе времени паровоза, значительно содействуя оздоровлению парка.

2. Нахождение паровоза во главе поезда 50%, а следовательно 50% своего времени без работы-указывает на большие возможности интенсификации паровозов.

3. Успехов в борьбе за увеличение времени работы паровоза во главе поезда пока не имеется.

ГРУЗООБОРОТ ТОМСКОЙ ЖЕЛ.ДОР. ЗА ГОДЫ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ С ПЕРЕСЧЕТОМ ДАННЫХ ВСЕХ ЛЕТ В ГРАНИЦАХ НА 1/1- 1933 г. (в тыс. тонн).

Наименование грузов.	Годы.	Погрузка.	Выгрузка.	Прием. С Омской.	Прием. С Забайк.	Прием. ИТОГО.	Сдача. На Омской.	Сдача. На Забайк.	Сдача. ИТОГО	Вся перевозка.	Средний пробег.	Общий коммерч. пробег тыс.тн.клм.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Хлебные грузы.	1928	574	163	112	12	124	390	145	535	698	680	474845
	1929	622	203	147	19	166	212	373	585	788	777	612336
	1930	410	350	280	22	302	118	244	362	712	729	519350
	1931	471	446	414	11	425	32	418	450	896	749	670996
	1932	622	426	387	178	565	357	404	761	1187	833	988777
1932 г. в % к 1928 году	-	108,6	262,0	302,2	1482,5	455,9	91,5	279,5	142,3	170,1	122,5	208,4
Каменный уголь.	1928	2379	609	-	113	113	1825	58	1883	2492	230	573426
	1929	3022	678	-	110	110	2389	65	2454	3132	245	769026
	1930	3495	1148	-	136	136	2419	64	2483	3631	279	1011700
	1931	4574	1423	1	171	172	3297	86	3323	4746	259	1231927
	1932	6580	2379	15	263	278	4323	156	4479	6858	276	1896480
1932 г. в % к 28	-	277,5	390,5	-	232,8	246,1	268,5	269,4	237,8	275,6	120,0	330,8

(см. следующую страницу)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Нефть.	1928	4	19	36	1	37	-	22	22	41	1016	41656
	1929	6	30	58	-	58	-	29	29	59	1036	64135
	1930	15	69	81	1	82	1	33	34	97	858	83186
	1931	22	120	154	2	156	2	56	58	178	844	150186
	1932	20	135	203	2	205	1	89	90	225	942	216086
1932 г. в % к 1928 г.	-	500,0	710,5	563,9	200,0	564,0	-	404,5	409,1	548,8	97,2	508,1
Дрова.	1928	121	90	-	-	-	18	13	31	121	316	38258
	1929	122	94	-	-	-	19	9	28	122	184	22501
	1930	169	125	2	-	2	32	14	46	171	228	33965
	1931	135	114	2	-	2	12	11	23	137	320	43917
	1932	115	110	5	-	5	5	5	10	120	289	34778
1932 г. в % к 1928 г.	-	95,0	122,5	-	-	-	27,8	38,5	38,3	99,5	91,4	90,8
Лесные матер.	1928	575	328	1	48	49	279	17	296	624	695	423748
	1929	628	318	7	73	80	381	9	390	708	765	541518
	1930	1186	770	10	119	129	522	23	545	1315	700	921307
	1931	1278	1055	53	119	172	364	26	390	1445	650	954259
	1932	1318	958	62	34	96	253	203	456	1414	525	742459
1932 г. в % к 28 г.	-	229,0	291,9	-	71,0	196,0	91,8	1192,0	154,0	227,2	75,5	171,2

(см. следующую страницу)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Строительные материалы.	1928	127	121	13	-	13	14	5	19	140	277	38860
	1929	232	211	14	-	14	15	10	25	236	249	58971
	1930	321	555	65	-	65	18	13	31	586	344	201793
	1931	976	1225	334	6	340	48	43	91	1316	244	321580
	1932	898	975	284	9	293	41	176	217	1192	413	492785
1932 г. в % % к 1928 году.	-	707,5	805,0	2184,0	-	2092,0	293,0	3520,0	1140,0	852,0	149,1	1268,0
Металлы и металлоизделия.	1928	23	28	49	3	52	10	37	47	75	1022	76695
	1929	31	37	62	4	66	10	50	60	97	990	96092
	1930	38	68	95	4	99	12	57	69	137	840	115097
	1931	149	251	334	20	354	57	95	152	508	617	310498
	1932	308	255	426	18	444	190	307	497	752	898	675759
1932 г. в % % 28 г.	-	1340,0	912,0	870,0	600,0	852,5	1900,0	880	1059,6	1002,8	87,9	880,0
Руда.........	1931	4	59	59	-	59	8	1	4	68	396	24987
	1932	42	608	566	-	566	-	-	-	668	383	238184
1932 г. в % % к 1928 г.......	-	1050	1030,2	962,0	-	962,0	-	-	-	985,0	-	935,0
Прочие.	1928	329	446	352	133	485	179	189	368	814	796	648201
	1929	526	600	432	150	582	267	241	508	1108	785	870588

(см. следующую страницу)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Прочие	1930	725	864	574	216	890	333	418	761	1615	772	1245892
	1931	448	719	930	123	1353	479	608	1082	1801	1036	1866351
	1932	608	733	914	187	1101	287	689	976	1709	963	1646660
1932 г. в % к 28 году......	-	184,8	164,3	259,6	140,6	227,0	160,3	364,5	265,2	209,9	120,9	254,0
ВСЕГО:	1928	4132	1804	563	310	873	2715	486	3201	6005	465	2325684
	1929	5179	2171	715	356	1071	3292	786	4079	6250	485	3032116
	1930	6559	3543	1207	498	1705	3455	865	4321	8264	501	4137390
	1931	8052	5512	2281	752	3033	4294	1279	5573	11085	503	5574703
	1932	10512	6579	2862	691	3553	5457	2029	7486	14065	492	6922953
1932 г. в % к 1928 году.....	-	254,4	364,7	508,3	223,0	407,0	201,0	417,5	233,9	281,0	105,8	297,7

ПРИМЕЧАНИЕ: Цифры данной ведомости по всем годам показаны в границах 1932 г. поэтому при определении таковых исключено отправление и прибытие участков Новосибирск-Болотная исключительно и Иннокентьевская-Черемхово включительно и прием и сдача взяты по Черемхово и Болотной. Пересчеты произведены по грузовым потокам.

ГРУЗООБОРОТ ТОМСКОЙ ЖЕЛ.ДОРОГИ ЗА ГОДЫ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ В ГРАНИЦАХ ДОРОГИ КАЖДОГО ДАННОГО ГОДА. (в тыс. тонн).

Наименование грузов.	Годы.	Погрузка.	Выгрузка.	Прием.			Сдача.			Вся перевозка.	Средний пробег.	Общий пробег тыс. тн. клм.
				С Омской.	С Забайк.	Итого.	На Омскую.	На Забайк.	Итого			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Хлебные грузы.	1928	606	174	111	8	119	404	147	551	725	738	535328
	1929	675	222	145	16	161	243	371	614	836	834	697028
	1930	444	370	281	22	303	127	250	377	747	808	603802
	1931	489	458	414	11	425	32	424	456	914	747	682706
	1932	638	452	387	175	562	357	411	768	1200	829	998122
Каменный уголь. и кокс.	1928	2910	670	-	-	-	1820	420	2240	2910	291	845448
	1929	3605	749	-	1	1	2387	470	2857	3606	313	1129952
	1930	4468	1292	-	1	1	2416	761	3177	4469	316	1412797
	1931	5630	1443	1	-	1	3297	891	4188	5631	223	1254376
	1932	7118	2386	15	128	143	4323	547	4870	7256	264	1912465
Нефть.	1928	4	19	36	1	37	-	22	22	41	1172	48070
	1929	6	31	54	-	54	-	29	29	60	1188	71280
	1930	15	65	82	2	84	1	33	34	99	990	97981

(см. след. страницу)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Нефть.	1931	22	121	154	2	156	2	55	57	178	853	151727
	1932	21	136	203	1	204	1	88	89	225	949	213875
Дрова.	1928	141	103	-	-	-	34	4	38	141	302	42532
	1929	131	108	-	-	-	22	1	23	131	211	27789
	1930	189	130	1	-	1	39	21	60	190	242	45944
	1931	135	115	2	-	2	12	10	22	137	322	44213
	1932	115	111	5	1	6	5	5	10	121	288	34849
Лесные матер.	1928	637	380	2	20	22	272	7	279	659	718	473076
	1929	706	357	7	28	35	374	10	384	741	803	595019
	1930	1315	844	12	55	67	522	16	578	1382	725	1002858
	1931	1278	1168	53	203	256	364	2	866	1584	625	959710
	1932	1320	1013	62	76	138	253	192	445	1458	512	747109
Строительные материалы.	1928	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1929	233	217	15	-	15	18	13	31	248	260	64583
	1930	580	566	65	1	66	18	12	30	596	358	213505
	1931	981	1252	334	12	346	48	27	75	1327	243	322618
	1932	901	981	284	10	294	41	178	214	1195	414	494828

(см. следующую страницу)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Металлы и металлоизделия.	1928	28	34	49	2	51	10	35	45	79	112	88466
	1929	38	45	62	3	65	10	48	58	108	1079	111098
	1930	45	78	95	3	98	12	53	65	148	948	134983
	1931	153	359	334	18	352	57	89	146	505	621	313423
	1932	310	258	426	18	444	190	306	496	754	903	660715
В том числе металл не в деле	1928	28	34	-	-	51	-	-	45	79	112	88465
	1929	38	45	-	-	65	-	-	58	103	1079	111096
	1930	45	78	-	-	98	-	-	65	143	948	134983
	1931	56	130	127	12	139	28	37	65	195	682	133069
	1932	254	140	249	11	260	178	196	374	514	895	451019
Металлоиздел.	1928	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1929	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1930	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1931	97	229	207	6	213	29	52	81	310	584	180354
	1932	56	118	177	7	184	12	110	122	240	957	229696
Руда.	1928	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1931	4	59	59	-	59	3	1	4	63	403	25004
	1932	42	608	566	-	565	-	-	-	608	384	233187

(см. след. страницу)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Прочие.	1928	508	594	365	133	498	193	219	412	1006	809	789177
	1929	605	647	432	152	584	267	275	542	1189	841	1000010
	1930	813	937	708	199	907	345	439	784	1720	863	1485312
	1931	464	745	930	424	1354	479	594	1073	1818	1042	1893837
	1932	613	742	914	183	1097	287	681	958	1710	970	1659659
ВСЕГО:.	1928	4834	1974	563	164	727	2723	854	3587	5561	507	2822092
	1929	5999	2376	715	200	915	3321	1217	4538	6914	534	3696709
	1930	7819	4282	1244	284	1527	3480	1585	5065	9846	535	4997177
	1931	9156	5720	2281	570	2951	4294	2093	6387	12107	466	5647614
	1932	11073	6666	2862	592	3454	5457	2404	7861	14527	480	6974313

ПРИМЕЧАНИЕ:

1. Цифры за 1928 и 1929 г.г. взяты по отчетным данным распределения по сообщениям, разбивка из общего приема и сдачи на Омскую И Забайкальскую произведены в % % отношении фактически обмену по отчетным данным в вагонах данные за 1930г, 1931, 1932 г. взяты по отчетным грузопотокам.
2. В погрузке угля за 31 г. произведено исправление - прибавлено 220 тыс.тн., ввиду вскрытия ошибки в отчетных потоках Отдела Учета (по ст. Кольчугино) исправление произведено на основании данных постанционн. отправления.

ПОГРУЗКА И ВЫГРУЗКА УЧАСТКОВ НОВОСИБИРСК-БОЛОТНАЯ И ИННОКЕНТЬЕВСКАЯ-ЧЕРЕМХОВО, ПРИНЯТЫЕ ДЛЯ ИСКЛЮЧЕНИЯ ПРИ ПЕРЕРАСЧЕТЕ ВСЕХ ЛЕТ НА ГРАНИЦЫ ДОРОГИ ЗА 1933 Г.

	НОВОСИБИРСК-БОЛОТНАЯ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО.									
	Хлебные грузы.	Камен. уголь.	Нефть.	Дрова.	Лесные матер.	Строит. матер.	Металл и металло-изделия.	Руда.	Прочие.	ИТОГО:
1928 г.	16600	-	-	15900	800	284	624	-	3605	37213
1929 г.	33862	-	35	5403	1523	123	839	-	6416	48201
1930 г.	12454	156	49	9635	2047	2304	2559	-	9594	38798
1931 г.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1932 г.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
									Выгрузка.	
1928	1900	5800	300	500	7600	2720	1357	-	3221	22898
1929	276	1997	540	955	3812	1555	1957	-	9262	20354
1930	2999	3233	651	1892	4519	5437	2056	-	19350	39637
1931	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1932 г.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

	ИННОКЕНТЬЕВСКАЯ-ЧЕРЕМХОВО ВКЛЮЧИТЕЛЬНО.									
	Хлебные.	Каменный уголь.	Нефть.	Дрова	Лесные материалы	Строит. материалы	Металл и металлоиз делия.	Руда.	Прочие.	ИТОГО:
1928 г.	14600	531300	-	4100	62000	11217	4658	-	49273	677148
1929 г.	18692	582730	54	4504	76634	10776	6254	-	73401	773045
1930 г.	22198	973163	136	10512	126253	8953	5475	-	74435	1221124
1931 г.	17681	1056473	121	133	5047	5657	3635	-	15378	1104108
1932 г.	15079	538060	572	13	2796	1833	1914	-	5385	561652
	Выгрузка.									
1928	9400	56200	800	12500	44500	7143	5132	-	24423	160098
1929	19078	69501	906	12981	35023	6448	5828	-	38292	186997
1930	17811	141009	1356	3604	70423	6342	7798	-	38174	286512
1931	12417	21132	2362	1183	12429	26365	7721	-	23308	208226
1932 г.	6116	7442	1175	768	55461	4419	2484	-	12107	89972

ПРИМЕЧАНИЕ: Цифры указанные в данной ведомости за 1928 г. приняты равные 1927/28 г. и за 1929 г. 1928-29 г.г., а остальные годы подсчитаны по отчетным грузопотокам, исключая только строительные материалы и металл за 1930 г., каковые ввиду отсутствия грузопотоков, приняты по данным отправления и прибытия станций.

Т А Б Л И Ц А

перевозки грузов по сообщениям за 1932 г. (в фактич. границах 1932 года).

Наименование грузов.	Местн. сообщ.	ВЫВОЗ. На Омскую.	ВЫВОЗ. На Заб.	ВЫВОЗ. ИТОГО.	Вся погрузка.	ВВОЗ. С Омской.	ВВОЗ. С Заб.	ВВОЗ. ИТОГО.	Вся выгрузка.	ТРАНЗИТ. С Омской.	ТРАНЗИТ. С Заб.	ТРАНЗИТ. ИТОГО.	Вся перевоз[illegible]
Хлебные грузы..	242	190	206	396	638	182	8	190	432	205	167	372	1200
Камен. уголь...	2257	4321	535	4856	7113	2	126	128	2985	13	3	16	7257
Н е ф т ь	18	1	2	3	21	116	2	118	136	85	-	85	225
Д р о в а......	106	5	4	9	115	4	1	5	111	1	-	1	121
Лесные материалы.	924	238	158	396	1320	28	61	89	1013	34	15	49	1458
Строит. матер...	818	33	50	83	301	161	2	163	981	123	8	131	1195
Металлы и мет.изд.	110	178	22	200	310	143	5	148	258	284	12	296	754
Р у д а	42	-	-	-	42	566	-	566	608	-	-	-	608
Прочие грузы.....	398	136	79	215	613	312	32	344	742	604	150	754	1710
ВСЕХ ГРУЗОВ....	4915	5102	1056	6158	11073	1514	237	1751	6666	1348	355	1708	14527

ГУСТОТА ДВИЖЕНИЯ

на участках Томской жел. дор. за годы первой пятилетки (в тыс. тонн).

Наименование участков.	Направл.	1913 год.	1927/28г.	28/29 год.	1930 год.	1931 год	1932 год.	1932 в % % к 1913	1932 в % % к 1928 г.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Главная магистраль									
Черемхово-Зима...	Нечетн.	98	313	360	594	762	709	723,5	226,5
	четное.	406	375	596	789	1297	2053	505,7	547,5
З и м а-Тулун....	Нечетн.	98	456	456	636	847	705	720,4	169,7
	Четное..	406	363	578	877	1268	1991	490,4	548,5
Тулун-Н.Удинск...	Нечетное	98	436	480	674	871	722	736,7	165,6
	Четное.	406	356	546	840	1242	1926	474,4	541,0
Н.Удинск-Тайшет..	Нечетное.	110	452	513	741	904	711	646,4	157,3
	четное..	409	358	560	899	1268	1951	477,0	545,0
Тайшет-Иланская..	Нечетное	110	544	601	888	990	716	650,9	131,6
	Четное	409	367	560	914	1275	1958	478,7	533,5
Иланская-Клюквенн.	Нечетн.	110	578	575	960	1086	772	701,8	133,6
	Четное.	409	402	617	990	1353	2016	492,9	501,5
Клюквенная-Кр-ск.	Нечетн.	110	617	743	1061	1202	895	813,6	145,0
	четное.	409	389	594	974	1299	2005	480,9	515,4

(см. сл. страницу)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ку-рек- Чернореч.	Нечетное	130	629	800	1047	1188	957	736,1	152,1
	Четное.	415	465	729	1155	1470	2151	518,5	462,5
Чернореч.-Ачинск..	Нечетное	130	612	734	1047	1146	958	732,8	155,5
	Четное...	115	410	727	1123	1453	2125	512,0	452,1
Ачинск- Боготол...	Нечетное.	141	716	818	1170	1812	1163	824,6	162,4
	Четное.	418	448	667	1161	1447	2060	492,8	459,9
Боготол- Мариинск.	Нечетное.	141	738	836	1207	1332	1208	852,5	164,0
	Четное.	418	482	411	1180	1528	2183	522,2	452,9
Мариинск-Судженка.	Нечетное	141	864	1006	1549	1628	1452	1029,8	168,0
	Четное.	416	485	709	1179	1742	2211	528,9	455,9
Судженка- Анжерка:	Нечетное		1459	1744	2030	2294	1990		
	четное	432	432	615	694	1463	2761	407,6	407,6
Анжерка-Тайга....	Нечетное.	360	1680	1998	2461	2778	2744	462,2	163,3
	четное...	418	445	635	958	1326	1894	458,1	425,6
Тайга- Юрга ...	Нечетное	331	1545	1874	2306	2384	2868	866,5	185,6
	четное...	441	497	653	1016	1500	2050	464,8	412,5
Юрга- Болотная....	Нечетное	360	2562	3325	3527	4220	5541	1539,2	216,3
	четное...	437	503	651	1211	2298	2873	657,4	571,2
КОЛЬЧУГИН. ЛИНИЯ.									
Кузнецк-Усяты....	Нечетное	-	47	188	199	473	802	-	1706,4
	четное...	-	18	29	360	978	1683	-	9350,0

(см. сл. страницу)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Усяты-Белово. ...	Нечетное	-	483	753	999	1516	2474	-	512,2
	Четное.	-	36	70	510	1316	1746	-	4850,0
Белово-Кольчугино	Нечетное.	-	456	692	885	1404	2339	-	513,0
	четное.	-	62	105	584	1493	1720	-	2774,2
Кольчугино-Топки.	Нечетное.	-	973	1390	1660	2065	3424	-	351,9
	четное...	-	80	127	654	1582	1690	-	2112,5
Топки- Юрга......	Нечетное.	-	1158	1603	1779	2105	3716	-	320,9
	четное...	-	130	147	743	1682	1844	-	1418,5
Кемерово-Топки...	Нечетное.	-	248	403	504	661	662	-	190,6
	четное.	-	132	162	372	528	360	-	272,7
Гурьевск-Белово.	Нечетное.	-	20	25	45	80	173	-	865,0
	Четное...	-	44	37	93	164	114	-	259,1
Ачинск-Минусинск									
Абакан- Ташеба...	Нечетное.	-	49	55	82	97	73	-	149,0
	четное.	-	34	45	59	56	70	-	205,9
Ташеба- Сон......	Нечетное.	-	137	138	178	197	261	-	205,1
	четное.	-	27	40	61	59	55	-	240,7
Сон-Ужур........	Нечетное	-	150	159	251	249	331	-	220,7
	четное.	-	26	39	63	74	74	-	284,5

(см. следующую страницу)

Turkmenistan DEVLET Kitap Hanasy
Туркменская Государственная Библиотека

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ужур-Ачинск...	Нечетн.	-	199	211	266	302	386	-	194,0
	четное.	-	53	69	110	138	123	-	232,1
Черногор-Копи-Ташеба.......	Нечетн.	-	95	70	112	125	200	-	210,5
	четное.	-	-	2	17	23	17	-	-
ТОМСКАЯ ВЕТВЬ.									
Томск-П-Тайга.	Нечетн.	46	79	131	204	261	271	589,1	343,0
	четное.	106	185	213	286	279	265	250,0	143,2
Черемошники-Томск П..	Нечетное	19	-	-	72	132	78	410,5	-
	четное.	7	-	-	10	6	19	271,4	-

ПРИМЕЧАНИЕ: В графах за 1927/28 г. и 1928/29 по участку Томск-П-Тайга показана густота движения уч. Черемошники- Тайга.

Цифры густоты движения за 1913 г. взяты по картограмме Отдела Учета, а за остальные годы- по отчетным данным грузовых потоков.

12241